

n eptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

36^e jaargang nr. 233 - '93/3

NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving
van 400,- fr.
op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30
van NEPTUNUS, Oostende.

BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend
abonnement** van 600 fr.
nemen, wat
overeenstemt met de
werkelijke kostprijs van
het tijdschrift of nog beter...
een **weldoend abonnement**
aan 850 fr.



«NEPTUNUS»

36e jaargang - 36e année nr. 233 - 93/3

Directeur - Directeur :

R. Desaege - Rue de la Briqueterie, 71 - 1020 Bruxelles.

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef :

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur: A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus,

Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 110 fr. - Prix par numéro 110 fr.

Abonnement: 400 fr. (jaarlijks - annuel) 850 fr. (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: «Goekint Graphics», 8400 Oostende
In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1993 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.

INHOUD SOMMAIRE

nr. 3 september 1993
septembre 1993

Editoriaal	
Albert II: Een Koning Marineofficier	2
Editorial	
Albert II: Un Roi officier de Marine	4
Les Pavillons de Complaisance	
Fléau des mers et/ou mal nécessaire?	
par J.-M. de Decker	7
De U-Boten in de slag om de Atlantische Oceaan (1940-1943)	
door R. Machielsens	14
L'Amiral Comte Jean de Laborde	
Le marin qui saborda sa Flotte	
par Paul Eygenraam	22
Columbus en filatelie	
door Oppermeester (b.d.) A. Jacobs	25
United States Frigate Constellation	
door Louis Van Cant	31
Coup de vent	
par EDV A. Vittone	34
De opleiding van koopvaardij-officieren - enkele overwegingen	
door R. Smet, Commandant-Directeur Hogere Zeevaartschool Antwerpen	36
L'Association d'Entraide de la Force Navale, a.s.b.l.	42
Woorden uit de Zeemanskist: Op en rond de werf	
door Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen	43
Maritiem Panorama: Toeristische RMT-Trafiek slinkt	
door Henri Rogie	46
Belgische Zeevisserij gaat teloor.	
door Henri Rogie	48
Academical address	
by Prof. Diana N. Nickolaeva	50
De Zee en de kunst: Franz Gailliard	
Door N. Hostyn	53
De KMV: Nieuweling voor de nabije toekomst	
door ZDT/AE	54
Maritieme Folklore: bijgeloof bij de zeevarenden.	
door Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen	56
Afscheid van een monument	
door IMC W. Bosteels	58
Interkorps Watersportcompetitie «Stroombankbeker '93»	59
De Internationale Maritieme confederatie (IMC) op bezoek bij zeilcentrum Zeemacht	
door IMR Decorte	60

Boekbespreking	
MERCATOR: A thing of beauty is a joy for ever	61
«The Voyage of the Cap Pilar»	62
Info Reserve:	
Dur, Dur l'Avenir d'un O.R.!	
par Saint Bernard du Spuikom	63
Les traditions militaires qui se perdent	
par Henri Rogie	64
L'Air du large pour la Division N.C.S.O.(R).	
par Saint Bernard du Spuikom	65
INFO MARINE	67

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
R. Desaeger

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
W. Bosteels

Photos - Foto's
Ch. Theys - J. Camps

Lay-out
Karien De Deyne

Dienst publiciteit - Service publicité
Linda Schellinck

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit,
't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité,
boutique:
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806 666

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30

Rek. 473-6090311-30
400 BEF jaarlijks 600 BEF beschermend
- annuel - protecteur
850 BEF weldoend 20 \$ buitenland - étranger
- bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration
Président d'honneur: J.-Cl. Liénart
Président - Voorzitter: R. Desaeger
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste
Beheerders - Administrateurs:
J. Arys, W. Bosteels, E. De Griek, A. Devreese,
J.-B. Dreesen, G. Gouwy, A. Jacobs, J.-C. Liénart,
H. Rogie, P. Van Damme

EDITORIAAL

ALBERT II: EEN KONING-MARINEOFFICIER

Met de eedaflegging van Koning Albert II, op 09 augustus 1993, konden wij niet nalaten de loopbaan van onze nieuwe vorst als marineofficier in het daglicht te stellen.

In mei 1953, werd hij marineaspirant (vandaag: Vaandrig-ter-zee 2de klasse) en op 18 mei legde hij de eed af voor de Standaard van de Zeemacht op het Wapenplein te Oostende. Het is nu reeds veertig jaar dat Z.K.H. Prins Albert enkel het uniform van de Zeemacht draagt en wij denken dat Zijne Majesteit het niet ontrouw zal worden.

Reeds voor de Tweede Wereldoorlog droeg Prins Karel, broer van Koning Leopold III, die dienst gedaan heeft bij de Royal Navy, weleens het marine-uniform.

Met Prins Albert is het blijkbaar bij de Koninklijke Familie, een traditie geworden dat één van de broers van de Koning het uniform van de Marine draagt.

Deze traditie wordt nu voortgezet door Prins Laurent die, sinds 1989, Luitenant-ter-zee is, na een opleiding van marineofficier gevolgd te hebben in de sectie «Alle wapens» van de Koninklijke Militaire School en twee specialisaties, als duiker en als heli-copterpiloot, bij de Zeemacht te hebben behaald. Door deze beslissing wilde de Koninklijke Familie met zekerheid haar overtuigende belangstelling tonen voor onze Marine en voor de maritieme wereld. Deze belangstelling kan maar toenemen met de troonsbestijging van de eerste Koning der Belgen, die marineofficier is.



De maritieme loopbaan van onze vorst verliep op een zeer klassieke wijze zoals die van een KRO-dek, aanvangend met een vormingsperiode in het Opleidingscentrum te Brugge en gevolg door een inscheping aan boord van het fregat F910 Victor Billet. En wij zijn fier dat onze vorst, destijds zoals iedereen, tijdens deze inscheping, zijn bijdragen aan Neptunus (Koning der Zeeën) gestort heeft. Tijdens deze campagne zal een schip, onder het bevel van Luitenant-ter-zee J.Pesch, de volgende aanleghavens aandoen: Algiers, Tunis, Malta, Napels, Athene, Istantbul en Cadiz. Op zee wijdt de Prins zich aan de normale taken van een dekofficier en

loopt hij wacht 8-12 en 20-24. Maar in de haven herneemt hij zijn taak als vertegenwoordiger van België en wordt hij door de hoge autoriteiten van de bezochte landen ontvangen. Tijdens deze periode zal de Prins het belang van ons vlagvertoon op de wereldzeeën kunnen inzien.

De Prins zal nog deelnemen aan verschillende mijnenbestrijdingsoefeningen ingericht door de NAVO. In november 1954 werd hij tot Vaandrig-ter-zee benoemd, met deze graad heeft hij op 5 juni 1956 de eerste steen van de Mijnenbestrijdingsschool te Oostende gelegd. De school is ondertussen wereldwijd bekend geworden.

Sinds enkele jaren werd zij uitgebreid met een Trainingscentrum voor mijnbestrijdingsschepen, de MOST (Minecountermeasures vessels Operationel Sea Test), waarheen verschillende naties van de NAVO regelmatig hun schepen naar toe sturen voor training.

In 1957, werd de Prins tot Luitenant-ter-zee benoemd en op 2 juli 1959, ter gelegenheid van zijn huwelijk met Prinses Paola Ruffo di Calabria, bekam hij de graad van Fregatkapitein. In 1964 droeg hij de graad van Kapitein-ter-zee. Op 20 juli 1971, voor de 25ste verjaardag van de Zeemacht, werd hij tot Commodore bevorderd, toen de hoogste graad in de Belgische Marine.

Sindsdien bestaan er twee nieuwe graden in de Marine: Divisieadmiraal, dat gelijk staat met de graad van Generaal-majoor in de andere machten, en deze van Vice-admiraal (gelijk aan luitenant-generaal), graad tot welke Prins Albert, op 2 augustus van dit jaar, juist voor zijn eedaflegging als Koning der Belgen, benoemd werd.

Gedurende al deze jaren heeft de Prins zich veelvuldig op de hoogte gehouden van de evolutie in de Marine en heeft hij speciaal belangstelling getoond voor de twee grote scheepsbouwprogramma's: de fregatten en de Tripartitemijnenjagers alsook voor de marineoperaties gedurende de twee Golfoorlogen.

Maar de belangstelling van de Prins voor de maritieme wereld beperkte zich niet tot de Zeemacht. Hij heeft ook de havenproblematiek en het vervoerbeleid bestudeerd waardoor hij een bijzondere belangstelling voor de buitenlandse handel gekoesterd heeft. Dit is des te begrijpelijker daar België, dat niet over eigen grondstoffen beschikt, voor zijn welvaart afhankelijk is van de invoer van ruwe materialen en van de wederuitvoer van eindfabrikaten. Zo werd de Prins in 1962 tot Erevoorzitter van de Belgische Dienst voor de Buitenlandse Handel aangesteld en leidde hij sindsdien een negentigtal economische zendingen in de vijf continenten.

Ook tijdens zijn vrijetijdsbesteding houdt de Prins van de zee en van navigatie, want hij is stuurman en navigator van zijn persoonlijk motorjacht, de «Trifoglio», de vierde in naam. Zijn kennis op gebied van marinemotoren is trouwens opmerkenswaardig.

Op sociaal vlak was de Prins van Luik Voorzitter van het Belgische Rode Kruis en in die functie werd hij met heel wat menselijk leed in België en in het buitenland geconfronteerd. Zijn constante interessespunten zijn dan ook het welzijn en de levensomstandigheden van zijn medeburgers. Op dat gebied moeten wij onderstrepen dat Z.K.H. Prins Albert zijn ho-

ge bescherming verleent aan de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht en dat Prinses Paola en hijzelf meer dan eens door hun aanwezigheid het Galabal van de Zeemacht, dat ieder jaar ten voordele van deze vereniging voor sociale solidariteit in de marine ingericht wordt, vereerden.

Het feit dat onze vorst, gedurende veertig jaar, zijn hele ziel in deze verschillende taken gelegd heeft, bezorgde hem een rijke ervaring en een uitzonderlijke kijk op de huidige toestand van de wereld. In zijn troonrede heeft Koning Albert II ons de weg getoond om van het derde millennium voor België een tijdperk van geluk, van welvaart en van nationale aandacht te maken.

Een vorst die gevaren heeft en die het uniform van de zeelieden draagt, is wellicht het beeld en het symbool van een natie die zich niet wil terugtrekken achter het collectief egoïsme, door de Koning aangehaald in zijn toespraak, maar die zich integendeel naar de buitenwereld wil openen.

De redactie en de lezers van Neptunus willen op dit ogenblik Koning Albert II en Koningin Paola verzekeren van hun diepe eerbied en gehechtheid, van hun trouw aan de dynastie en aan de natie in de geest van het politiek testament van Koning Boudewijn en van de troonrede van Koning Albert II. Zij uiten de wens dat hun regeringstijd gelukkig moge zijn.



EDITORIAL

ALBERT II:

UN ROI OFFICIER DE MARINE

Avec la prestation de serment du Roi Albert II, le 9 août 1993, nous ne pouvions manquer de souligner la carrière d'officier de marine de notre nouveau souverain.

Le 15 mai 1953, le Prince Albert était promu aspirant de marine (aujourd'hui: Enseigne de Vaisseau de 2e Cl.) et le 18 mai suivant il prêta serment sur la Place d'Armes à Oostende devant l'étendard de la Force Navale.

Cela fait donc quarante ans que le Prince Albert ne porte d'uniforme que celui de la Marine. Nous pensons que SM le Roi ne le reniera pas.

Déjà, avant la 2ième guerre mondiale, le Prince Charles, frère du Roi Léopold III, avait été en service à la Royal Navy dont il portait, à certaines occasions, l'uniforme.

Avec le Prince Albert c'est donc devenu une tradition dans la famille royale qu'un frère du Roi porte l'uniforme de la Marine. Cette tradition s'est perpétuée avec le Prince Laurent qui, depuis 1989, porte le grade de Lieutenant de Vaisseau après avoir suivi une formation d'officier de la marine à l'Ecole Royale Militaire en section «toutes armes» et avoir acquis deux spécialisations: celles de plongeur et de pilote d'hélicoptère. Par ce geste la Famille Royale a voulu marquer son intérêt évident pour notre marine et pour le monde maritime. Cet intérêt ne peut que se renforcer avec l'avènement du premier Roi des Belges officier de marine.



La carrière navale de notre souverain s'est déroulée de manière tout à fait classique avec une formation équivalente à celle d'un COR-pont au centre d'instruction de Brugge suivit d'une campagne d'application à bord de la frégate F910 «Victor Billet». Et nous sommes fières que notre souverain ait, à l'époque comme tout un chacun, payé son tribut à Neptune lors de son premier embarquement. Au cours de cette campagne le bâtiment, commandé par le Lieutenant de Vaisseau J. PESCH va faire escale à Alger, Tunis, Malte, Naples, Athènes,

Istanbul et Cadix. En mer le Prince Albert se consacre aux tâches habituelles des officiers de pont et fait les quarts 8-12 et 20-24. Mais aux escales il reprend sa tâche de représentant de la Belgique et est reçu par les hautes autorités des pays visités. Durant cette période le Prince va comprendre tout l'intérêt que représente pour la Belgique la présence de notre pavillon sur les mers. Le Prince Albert va encore participer à plusieurs exercices de lutte contre les mines, organisés par l'OTAN. En novembre 1954, il sera nommé Enseigne

de Vaisseau et c'est avec ce grade qu'il pose, le 5 juin 1956, la première pierre de l'Ecole de la guerre des mines à Oostende. Cette école a depuis lors acquis une réputation mondiale dans la lutte contre les mines. Depuis quelques années elle s'est également enrichi d'un centre d'entraînement pour les navires de lutte contre les mines, le MOST (Mincountermeasures vessels Operational Sea Test), auprès duquel plusieurs nations de l'OTAN envoient régulièrement leurs navires à l'entraînement.

En 1957, le Prince est nommé Lieutenant de Vaisseau, le 2 juillet 1959, à l'occasion de son mariage avec la Princesse Paola Ruffo di Calabria, il est élevé au grade de Capitaine de Frégate. En 1964, il est nommé Capitaine de Vaisseau et le 20 juillet 1971, pour la 25ième anniversaire de la Force Navale, il devient Commodore, à l'époque le plus haut grade dans la Marine belge. Depuis lors deux nouveaux grades sont apparus: celui d'Amiral de Division qui correspond au grade de Général-Major dans les autres forces et le grade de Vice-Amiral (équivalent à Lieutenant-Général), grade auquel le Prince Albert a été nommé le 2 août de cette année, avant sa prestation de serment en tant que Roi des Belges.

Durant toutes ces années, le Prince Albert s'est toujours tenu au courant de l'évolution de la marine et il s'est particulièrement intéressé aux deux grands programmes de construction

navale: les frégates et les chasseurs de mine tripartite, ainsi qu'aux opérations navales durant les deux guerres du Golfe.

Mais l'intérêt du Prince pour les choses de la mer ne s'est pas limité à la Force Navale. Il s'est également penché sur les problèmes portuaires et la politique des transports ce qui l'a conduit à attacher la plus grande importance au commerce extérieur. Ce qui est compréhensible lorsqu'on sait que la Belgique, pays démunie de matières premières, dépend entièrement pour son bien être de ses importations de produits bruts, et de l'exportation des produits qu'elle manufacture. C'est ainsi que le Prince fut appelé en 1962 aux fonctions de Président d'honneur de l'Office Belge du Commerce Extérieur et qu'il a dirigé depuis lors plus de nonante missions économique sur les cinq continents.

Mais c'est aussi pendant ses loisirs que le Prince s'intéresse à la mer et à la navigation puisqu'il est navigateur-barreur de son yacht à moteur, le « Trifoglio », actuellement le quatrième du nom. Ses connaissances en matière de moteurs marins sont d'ailleurs tout à fait remarquables.

Dans le domaine social le Prince de Liège est président de la Croix-Rouge de Belgique et à ce titre, préoccupé par les nombreux problèmes humanitaires qui surgissent en Belgique et à l'étranger. Les conditions et la qualité de vie des ses concitoyens sont un

de ses points d'intérêt constant. A ce sujet il nous faut souligner que le Prince Albert accorde son haut patronage à l'Association d'Entraide de la Force Navale et que la Princesse Paola et lui même ont, plusieurs fois, rehaussé de leur présence le Bal de Gala organisé chaque année au profit des oeuvres de cette Association de solidarité sociale au sein de la Marine.

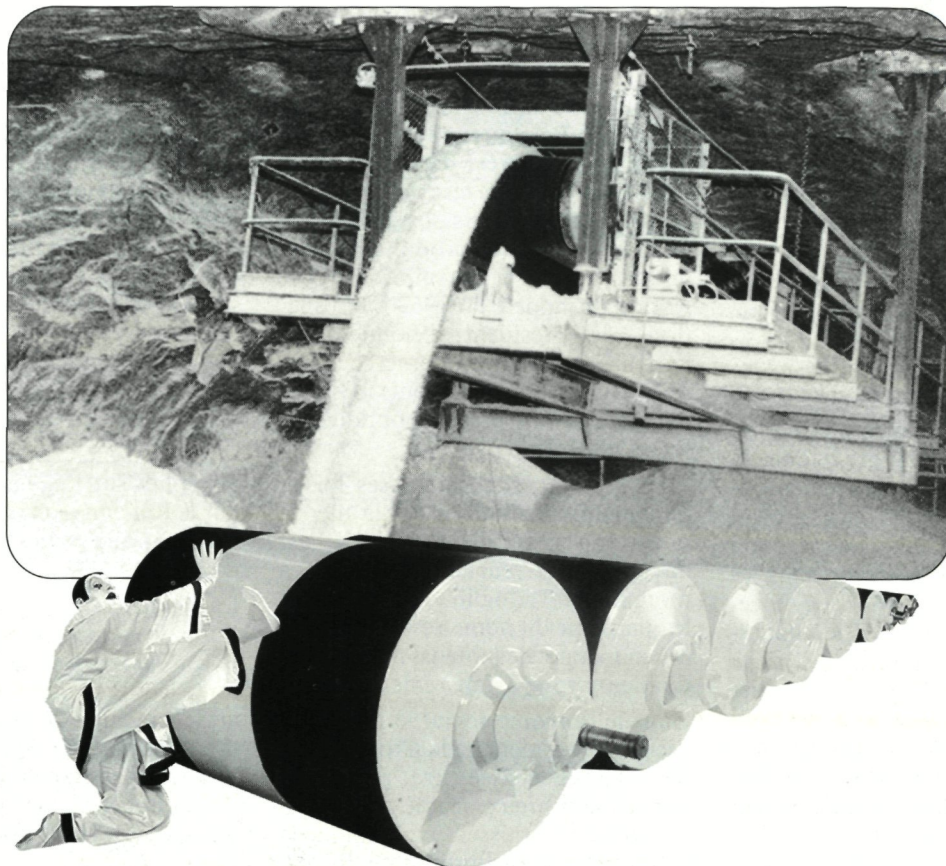
Le fait que notre souverain se soit largement investi dans ces différentes tâches pendant quarantes ans lui a procuré une expérience incomparable et une ouverture exceptionnelle sur le monde d'aujourd'hui. Dans son discours du trône, le Roi Albert II a indiqué la voie à suivre pour que le troisième millénaire s'ouvre pour la Belgique.

Un souverain ayant beaucoup navigué, et portant l'uniforme des gens de mer, est peut-être l'image et le symbole d'une nation qui ne veut pas se replier sur l'égoïsme collectif cité par le Roi dans son discours, mais qui au contraire veut s'ouvrir sur le monde.

La rédaction et les lecteurs de Neptunus veulent en ce moment assurer le Roi Albert II et la Reine Paola de toute leur respectueuse estime, de leur attachement et de leur dévouement à la Dynastie et à la nation, dans l'esprit du testament politique du Roi Baudouin et du discours du trône du Roi Albert II. Il forment aussi les vœux pour que leur règne soit heureux.



TONNEN!



Elk uur worden duizenden tonnen door JOKI's vervoerd,

- zand
- grind
- steenkool
- ertsen
- zout
- granen
- aardappelen
- alsook stukgoederen, bagage en nog zoveel meer ...

Sinds meer dan 30 jaar bewijst de **JOKI trommelmotor** zich als aandrijving

voor bandtransporteurs en dit onder de meest extreme omstandigheden

- van 80 mm Ø tot 800mm Ø

- van 0,04 KW tot 132 KW.

Elegant, compact, veilig, geluidsarm, snel te monteren, betrouwbaar.

Ook u kan uw bandtransporteurs met JOKI aandrijven.



INTERROLL BENELUX NV

Atealaan 3

B - 2270 Herenthout

Tel 014/21 90 16

Fax 014/21 96 39

LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE FLÉAU DES MERS ET/OU MAL NÉCESSAIRE?

Le jeudi 3 juin dernier, un peu avant six heures du matin, par brouillard épais mais mer calme, une collision se produisit à 18 kilomètres au nord-ouest d'Ostende entre un pétrolier britannique, le «British Trend» et un cargo battant pavillon libérien, le «Western Winter». On s'en souvient, c'était hier.

La collision fit sept morts, deux disparus et vingt-sept blessés, tous membres de l'équipage du pétrolier.

Celui-ci, qui avait été éperonné par le minéralier, transportait 24.000 tonnes d'essence, 48.000 litres de diesel et 400 tonnes de fuel lourd destinés à l'alimentation de ses machines. On put craindre que l'accident provoque une catastrophe écologique. Par bonheur, l'essence, produit très volatile, brûla aussitôt sortie des soutes du navire et tout risque de pollution fut vite écarté. De même que les risques d'explosion, le feu à bord du pétrolier ayant été maîtrisé au bout de quelques heures. Un drame de la mer qui, n'étaient les victimes humaines, se solda sans trop de dégâts.

Mais un drame de la mer qui illustre, une fois de plus, le fait que les océans sont fréquentés par un certain nombre - nombre toujours croissant - de «navires à risques» qui constituent un danger permanent pour la navigation.



Remorqueurs et bateaux-pompes au secours du «British Trend».

Le « Western Winter » n'était pas un de ces « cercueils flottants » qui, vu leur âge, auraient dû être envoyés depuis longtemps à la casse mais il était commandé par un capitaine, un Coréen nommé Gang Dae Pung, ne méritant pas ce titre compte tenu de son incompétence et de son ignorance, ou son mépris, des lois de la mer.

Le rapport du responsable du navire pilote belge « Loodsboot 1 » est clair sur ce point. « Pendant cinquante minutes, j'ai essayé en vain d'obtenir un contact radio avec le « Western Winter » afin d'éviter une collision toujours possible dans cette zone de trafic intense. A plusieurs reprises, je lui ai demandé de s'identifier. Il n'a jamais répondu. J'ai intensifié mes appels lorsque j'ai vu sur mon écran radar le petit point s'approcher toujours plus, tel un navire fantôme. La visibilité ne dépassait pas 180 mètres... Puis j'ai entendu le bruit de la collision. Une fraction de seconde. Plus tard, la mer était en feu ».

Interrogé par un journal britannique, le capitaine Gang Dae Pung avoua son impuissance à s'y retrouver dans la densité du trafic sur l'une des rou-

tes maritimes les plus fréquentées du monde. « Il y a tellement de bouées et de navires dans cette zone, déclarait-il, que je n'en sortais pas très bien sur mon écran radar ». Incompétence !

Mais tout aussi grave est le fait qu'après l'abordage, au lieu de mettre ses canots de sauvetage à la mer pour tenter de sauver les trente-six marins du « British Trend », le minéralier s'empessa de quitter les lieux pour aller jeter l'ancre cinq milomètres plus loin. Au reproche qu'on lui adressa de non assistance aux marins en détresse, son commandant répondit : « C'était très dangereux ; il y avait des flammes partout... Je regrette qu'il y ait eu des morts ». Ignorance, ou mépris, des lois de la mer !

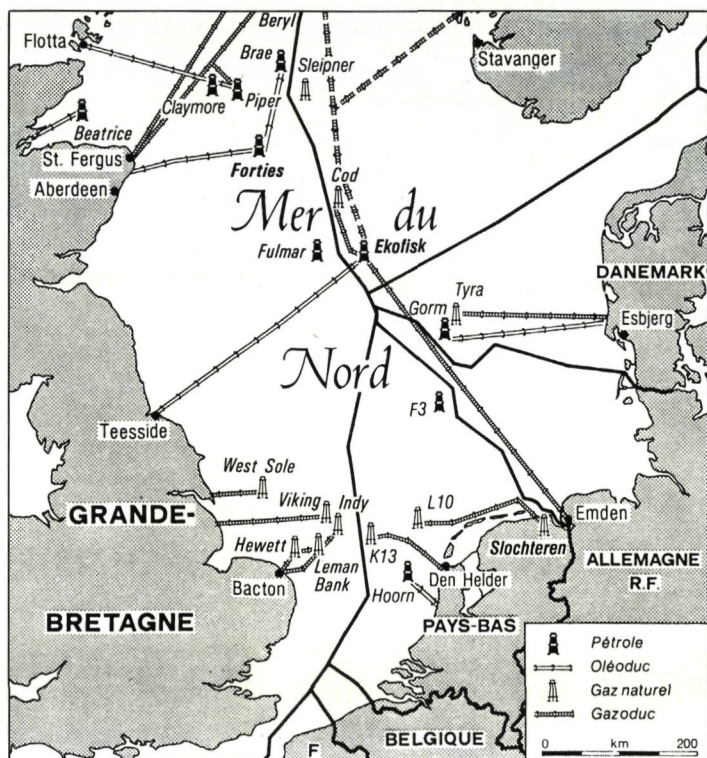
Le minéralier, battant pavillon libérien, il n'en fallut pas plus pour remettre sur le tapis le problème des pavillons de complaisance et du recrutement dans les pays du tiers-monde d'équipages hétéroclites et sans qualifications, et raviver le souvenir des plus ou moins récents drames maritimes dans lesquels ont été impliqués des navires naviguant sous pavillon d'emprunt.

Série noire, marées noires.

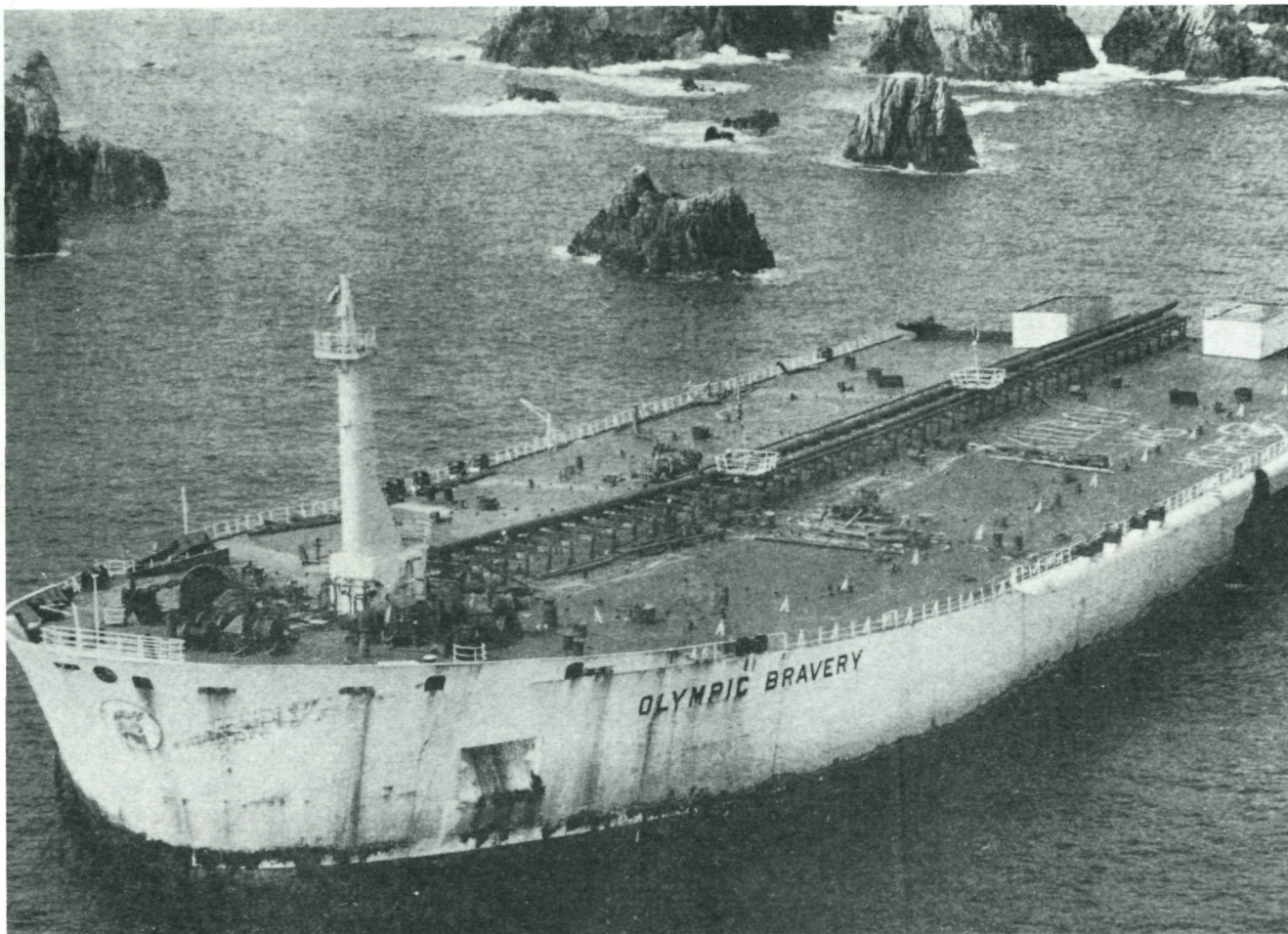
Souvenez-vous le 18 mars 1967, le pétrolier libérien de 120.000 tonnes « Torrey Canion », transportant une cargaison de 123.000 de « crude » koweïtien, s'échoue sur un récif au nord-est des îles Scillies. Il se brise au bout d'une semaine, provoquant sur les côtes de Cornouailles et de Bretagne le plus grand désastre en matière de pollution déploré jusqu'alors.

Le 24 janvier 1976, l'« Olympic Bravery » (278.000 tonnes), dernier né des super-pétroliers de la flotte Onassis battant pavillon libérien, s'échoue suite à une avarie de machines sur les rochers d'Ouessant. C'était son premier voyage ; il se rendait dans un fjord norvégien pour y être mis en réserve. Et c'est une chance, car on n'ose pas songer à ce qui se serait passé si ses cuves avaient pleines. Il n'avait que 1.200 tonnes de mazout dans ses réservoirs. Quarante sept jours durant, il reste échoué sur les rochers, le carburant sourdant à raison de quelques mètres cubes par jour des déchirures de sa coque. Deux kilomètres de côte furent recouverts de ce magma noir et puant.

Le 15 décembre de la même année, le pétrolier libérien « Argo Merchant » s'échoue sur un ban de sable à une trentaine de milles de la côte de la Nouvelle Angleterre. Battu par des vagues de six mètres, il se casse en deux au bout de quarante-huit heures rejetant à la mer sa cargaison : 7.600 gallons de pétrole lourd. La nappe de pétrole s'étend bientôt sur une surface de cent kilomètres de longueur et trente de largeur. Le même 15 décembre, un autre pétrolier libérien, l'« Olympic Games », heurte un rocher sur le fleuve Delaware et répand 134.000 gallons de pétrole dans la rivière. Deux jours plus tard, le « Sansinéo », pétrolier libérien lui aussi, heureusement vide, explose dans la rade de San Diégo, tuant neuf personnes et en blessant cinquante autres. La veille de Noël, un quatrième pétrolier libérien, l'« Oswega Peace » déverse par une fissure de sa coque 2.000 gallons de pétrole dans la Thames River (Connecticut), polluant des kilomètres de rivière. Série noire, marées noires.



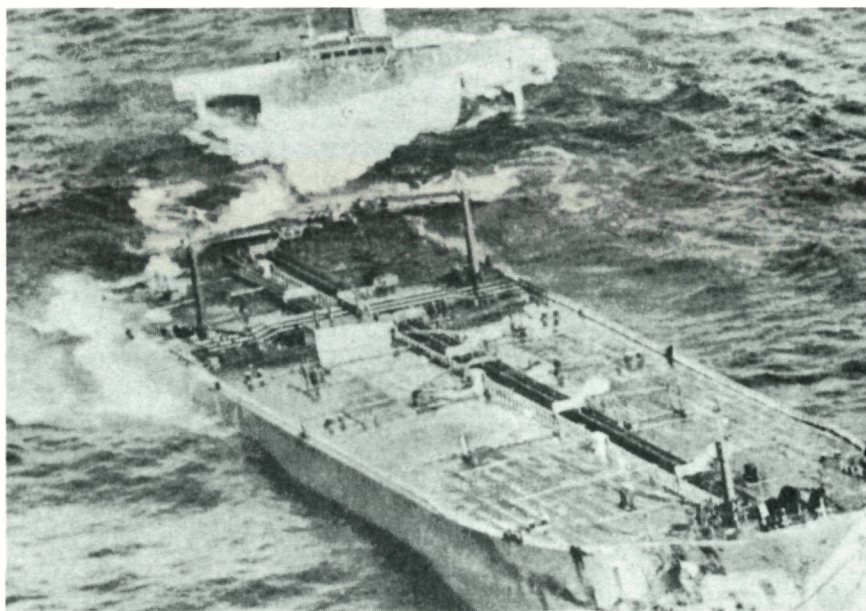
L'auroroute maritime de la mer du Nord, l'une des plus chargée du monde.



Janvier 1976, l'«Olympic Bravery».

Dans la nuit du 16 au 17 mars 1978, l'«Amoco Cadiz», un super-tanker de 230.000 tonnes affrété à Panama par l'Amoco International Oil Company mais naviguant sous pavillon libérien, s'échoue sur les rochers de Portsall à la pointe du Finistère. La totalité de sa cargaison (plus que tous les naufrages et accidents n'en avaient répandu en mer au cours des cinq années précédentes) est rejetée sur quelque 350 kilomètres de côtes bretonnes; une catastrophe écologique sans précédent.

Grâce au ciel, des catastrophes furent évitées parfois. En juillet 1980, par exemple, le pétrolier libérien «Energy Concentration» (215.000 tonnes) se casse en deux dans le port de Rotterdam, alors qu'il y déchargeait sa cargaison d'hydrocarbure. Erreur du premier officier, un ressortissant tai-



Mars 1978, l'«Amoco Cadiz».

wanais, qui s'était avéré incapable d'utiliser l'appareil de calcul permettant de rééquilibrer le contenu des réservoirs après un déchargement partiel de ceux-ci; ce qui avait eu lieu au cours d'une escale au Havre. Les instructions à cet effet étaient rédigées en norvégien, une langue que ne comprenait aucun des membres de l'équipage. Une catastrophe (explosion, pollution) fut évitée grâce au savoir-faire des spécialistes hollandais.

C'était l'ère des super-pétroliers, type de navires mastodontes auquel avait donné naissance la fermeture du canal de Suez. On comptait à un moment donné quelque quatre-cents de ces monstres de 200.000 tonnes et plus sillonnant les océans. La réouverture du canal a rendu la plupart d'entre eux obsolètes, non pas parce qu'ils dépassaient sur le plan technique, mais parce qu'ils étaient devenus non rentables. On ne devrait donc plus - croisons les doigts - connaître à l'avenir des catastrophes maritimes et écologiques aussi dramatiques que celles déplorées il y a quelques années. Mais, même s'il est à moindre échelle le danger reste présent. Parce que les navires battant pavillon de complaisance sont toujours là. Et de plus en plus là. Et certains restent dangereux. Quelques exemples récents en établissent la preuve.

Celui du «Shiokaze», pétrolier japonais battant pavillon libérien, qui prit feu après une explosion, en mars 1992, au large des côtes du nord des Pays-Bas dans un couloir maritime

très fréquenté. Celui du pétrolier maltais «Onda», chargé de 83.000 tonnes de pétrole brut, endommagé par la tempête à peu près à la même époque, qui laissa échapper de ses soutes une bonne partie de sa cargaison au large de l'île Fayal, dans les Açores. Et celui tout récent - c'était en janvier de cette année - du «Braer», encore un pétrolier battant pavillon libérien qui, pris dans une forte tempête, s'échoua au sud des îles Shetland perdant dans l'aventure l'essentiel de sa cargaison de 84.500 tonnes de pétrole brut.

N'en jetons plus, cela deviendrait fastidieux.

«Le Libéria n'existe pas...»

Cette liste non exhaustive des principaux drames maritimes de ces vingt dernières années fait apparaître, nettement, que le Libéria se situe en tête du «hit parade» des pays de complaisance déployant sur les océans des navires à risques; ce qui suscite une réelle inquiétude dans les milieux de la mer et valut à ce pays, au lendemain de la tragédie de l'«Amoco Cadiz», une virulente philippique de l'écrivain français Jean Cau.

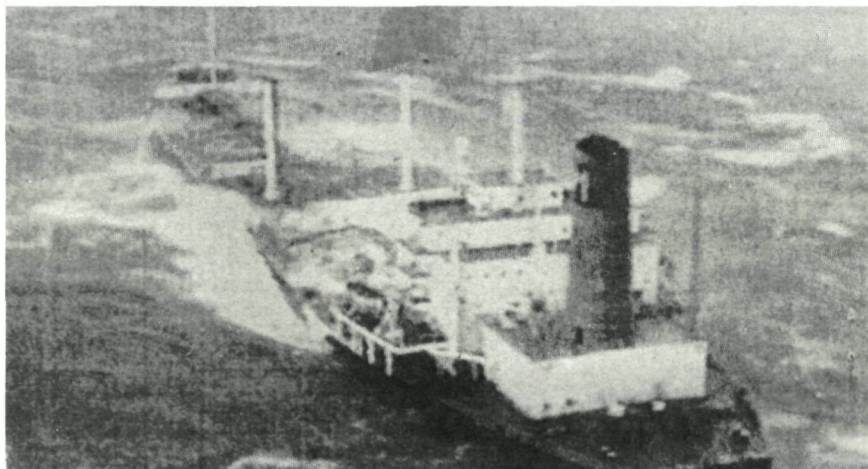
«Dans cette jungle de bateaux bizarres et d'équipages étrangers, en dépit des erreurs commises, de l'impuissance des protagonistes, des dérobades générales devant les responsabi-

lités», écrivait-il, tout est en ordre. Ses lois mystérieuses sont la seule loi. Et, non moins mystérieux, un pavillon flotte au dessus d'un château du tanker aux abois. Une étamine que déchire la tempête. Et figurez-vous que c'est le drapeau du Libéria! Imaginez le deuil dans ce pays, lorsqu'ils vont apprendre qu'un des plus beaux fleurons de leur flotte s'est éventré au large des côtes de France. Mais non, il n'y aura pas de pleurs car, si elle a ses lois, la jungle a aussi son humeur féroce. Le Libéria n'existe pas.

«Ou disons qu'il y a un doute puisque les cartes signalent l'existence de ce petit pays dessiné au flanc de l'Afrique occidentale. Il n'en reste pas moins, si l'on en croit les pavillons, que ce pays possède, loin devant le Japon, la plus grande flotte marchande du monde. C'est, évidemment du bidon; le Libéria ne possède, comme flotte nationale que quelques pirogues mais, avec d'autres, se prête à ce qu'on appelle noblement «l'immatriculation libre» (et par ailleurs légale, voilà l'extraordinaire de la législation maritime mondiale!) des navires mais qui possède aussi un nom plus usuel: la complaisance.

«Dans cette affaire, les armateurs trouvent leur compte, à travers les conditions juridiques et surtout fiscales que leur consentent les pays «complaisants». Ainsi par exemple, plus de dix milliards de dollars de recettes échappent aux pays dont les armateurs, grâce à quelques papiers et à une signature, transfèrent leur siège - imaginaire - à Monrovia, capitale de ce mystérieux Libéria, du coup fort prospère et dont les habitants hilares ne paient qu'un dollar d'impôt «par case» et par an. Où leur bonheur est à son comble, c'est qu'ils n'ont jamais vu un super-tanker... Pas de risque de marée noire au large de Monrovia. Ah les veinards! ».

Bien qu'emporté par sa fougue, Jean Cau ne travestissait pas la vérité. La «complaisance» est, en effet, parfaitement légale. Et elle connaît un développement spectaculaire depuis quelques années. Les grandes flottes marchandes mondiales appartenaient jadis aux pays économiquement les plus développés ou à des pays possédant une longue tradition maritime.



Janvier 1993, le «Braer».

Aujourd'hui, plus de 30% du tonnage marchand mondial navigue sous des pavillons de complaisance, c'est à dire sous les pavillons de petits pays économiquement peu importants dans lesquels ils ne se rendent jamais, ou très rarement, mais où ils sont «enregistrés».

L'immatriculation des navires

Les pays où les navires sont enregistrés peuvent être répartis en trois grandes catégories: les pays maritimes traditionnels, les pays à «commerce croisé» (cross traders) et les pays délivrant un pavillon de complaisance.

Les pays maritimes traditionnels, tels les Pays-Bas, les Etats-Unis le Japon et la France affectent principalement leurs navires marchands à leur commerce extérieur: importations, exportations. Ces navires sont soumis à de rigoureux règlements portant sur la sécurité et la protection de l'environnement. Ils appartiennent généralement à des armements nationaux et leur équipages sont constitués en majorité de marins du pays.

Les pays à «commerce croisé» utilisent surtout leur flotte marchande pour le transport entre pays tiers: leurs navires relâchent donc rarement à leur port d'attache. Dans cette catégorie figurent d'autres nations ayant une longue tradition maritime, telles que la Grande-Bretagne, le Norvège et la Suède. Ce genre de commerce explique pourquoi les flottes de ces pays sont beaucoup plus grandes que ne le requièrent les besoins de leur propre commerce. Ici aussi les navires sont habituellement soumis à des règlements stricts. Ils appartiennent les plus souvent à des ressortissants du pays d'immatriculation et leur équipage est en général aussi originaire de ce pays.

Les pays de complaisance, en tête desquels on trouve le Liberia et le Panama, peuvent se passer pour leur commerce extérieur de la majeure partie des bateaux naviguant sous leur pavillon, mais cherchent à augmenter leur revenu national par l'immatriculation de navires étrangers. Les propriétaires ne doivent pas

être des habitants de ces pays. Les revenus retirés de ces navires ne sont soumis à aucun impôt, sinon faible, et les membres de l'équipage peuvent être des étrangers.

Dans ces derniers pays l'enregistrement de navires est considéré avant tout comme un service qui peut être vendu à des propriétaires de navires étrangers qui veulent échapper aux conséquences fiscales et autres d'un enregistrement sous leur propre pavillon. Dans les années cinquante et soixante, les règlements maritimes des pays pratiquant la «libre immatriculation» étaient nettement plus souples que dans les autres pays; cette situation a changé dans une certaine mesure au cours des années soixantedix. Mais les pays de complaisance ne vérifient généralement pas l'état dans lequel se trouvent les navires: une porte ouverte à tous les abus.

A l'enregistrement de complaisance s'ajoute une forme apparentée

d'immatriculation: les pavillons de semi-complaisance. Ce sont les pavillons des pays qui offrent certains, voire tous les avantages des pays de complaisance, mais qui sont intéressés dans une large mesure à la propriété, à la gestion et à la composition de l'équipage des navires et qui entendent ainsi les contrôler. Un bon exemple en est la Grèce.

Les avantages de la complaisance

L'usage des pavillons de complaisance facilite la réalisation d'investissements productifs tout en réservant aux bailleurs de fonds le droit de contrôler effectivement l'utilisation des capitaux investis. Non seulement les recettes des navires immatriculés sous ces pavillons ne sont pas soumises à l'impôt, mais l'immatriculation elle-même ne com-



Tous les navires «de complaisance» ne sont pas de vieilles bailles. Les Bahamas ont la flotte la plus moderne du monde.

porte pas d'autre formalité que le versement d'un droit nominal, avec la garantie qu'il ne sera pas majoré par la suite.

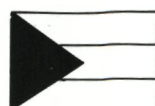
Pour immatriculer un navire sous pavillon de complaisance, il suffit de créer dans le pays choisi une société à laquelle le bateau est vendu avec un crédit à long terme. S'il n'existe pas de réglementation maritime nationale, ce qui est le plus souvent le cas, l'armateur peut engager des équipages peu qualifiés, auxquels il paiera des salaires très nettement inférieurs à ceux des marins des autres flottes. Au surplus, il ne sera pas contraint de supporter les frais afférents aux charges sociales.

Autre avantage retiré des pavillons de complaisance, nous l'avons dit : les navires ne sont pas soumis aux contrôles de sécurité, ce qui en réduit les frais d'exploitation, mais constitue bien entendu un danger, tant pour le bateau lui-même que pour les autres navires. Les risques sont d'autant plus importants aujourd'hui qu'une grande partie des bateaux sous pavillon de complaisance sont des pétroliers.

On comprend que la formule puisse séduire.

Le phénomène du pavillon de complaisance n'est pas nouveau. Il remonte au dix-huitième siècle, mais, à l'époque, il était sporadique. Tels qu'ils existent aujourd'hui, les pavillons de complaisances trouvent leur origine dans la situation politique instable que connaissait l'Europe avant la deuxième guerre mondiale. Un certain nombre d'armements firent enregistrer leurs navires en dehors du continent. De leur côté, les armateurs américains en firent autant en raison de la réglementation maritime très restrictive appliquée dans leur pays.

Ce fut la République de Panama qui, en 1924, accorda le premier pavillon à un armement étranger. Elle ne possédait à l'époque que quatorze navires. Aujourd'hui, avec plus de 3.000 navires, sa flotte marchande est la quatrième du monde. Il fallut attendre vingt-quatre ans pour voir un autre pays suivre l'exemple du Panama et améliorer son score : le Libéria. Deux navires en 1948 ; aujourd'hui la plus grande flotte marchande du monde en tonnage. Elle



Le «Top 5» des pavillons de complaisance : Libéria, Panama, Chypres, les Bermudes (possession Britannique) et les Bahamas.

égale les flottes marchandes des Etats-Unis, de la C.E.I. et Grande-Bretagne réunies. La Libéria prend à son compte plus d'un tiers des navires marchands battant pavillon de complaisance, les trois quarts du tonnage correspondant et quelque 85% du tonnage des pétroliers relevant de ce régime.

Actuellement une dizaine de pays accordent des pavillons de complaisance à des armateurs étrangers. Derrière le Libéria viennent Panama, Chypre, les Bermudes, les Bahamas et Singapour. Le sultanat d'Oman est le dernier entré dans la course ; aucun pays du Moyen-Orient ne possédant une flotte marchande importante, il a estimé qu'un certain nombre d'armateurs spécialisés dans le transport du pétrole devraient être attirés par un pavillon arabe.

Pertes inquiétantes

Au total, les unités naviguant aujourd'hui sous pavillon de complaisance représentent quelque 30% de la flotte marchande mondiale. Personne n'y trouverait à redire, tout cela étant parfaitement légal, si ces 30% du tonnage mondial n'intervenaient pour 40% dans le bilan des sinistres maritimes.

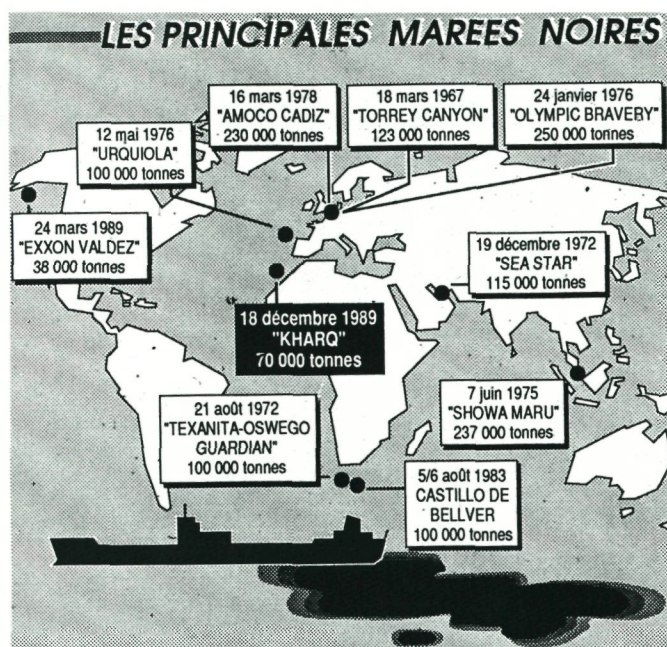
Proportion énorme si l'on tient compte du fait que la plus grande partie de ce tonnage est constituée par les flottes des grandes compagnies pétrolières multinationales et autres groupes internationaux qui ont adopté la formule pour des raisons exclusivement fiscales. Leurs navires sont modernes et efficaces, leurs équipages aussi bien traités que ceux des navires enregistrés dans leur pays d'origine.

La grande majorité des accidents et sinistres est le fait de navires vétustes, sous-équipés et sur-assurés que quelques opérateurs marons font naviguer dans un seul but de lucre ; ce qu'on appelle dans les milieux maritimes les «cerceils flottants».

Ces navires interviennent pour près de 45% dans le décompte des accidents et pertes en mer. Selon les statistiques de l'O.C.D.E., les pertes en navires battant pavillon du Libéria sont le double de celles de tous les autres pays du monde. Les chiffres montent également quatre fois plus d'accidents pour les unités sous pavillon panaméen et dix-huit fois plus pour Chypre. Il a également été constaté que ce sont ces navires qui procèdent le plus souvent à des opérations de délestage et de dégazage au large des côtes, polluant les mers et les plages.

Mais la vétusté des navires ne peut être seule mise en cause. A côté des navires, il y a les équipages qui les montent, des équipages dont la formation est, le plus souvent, insuffisante. Selon les statistiques du Lloyd's, environ 80% des accidents maritimes sont dus à des défaillances humaines. Comment les éviter avec des navires plus très neufs, dont le commandement est assuré par deux Pakistanais, un Chinois, trois Italiens et deux Grecs sous l'autorité d'une capitaine libérien qui a acheté son brevet 100 dollars à Monrovia ? Et dont l'équipage a été recruté au Bangladesh ou tout autre pays du Tiers-Monde à un salaire inférieur de 30 à 50% de celui alloué aux équipages des pays traditionnels.

Ces marins ne parlent que leur langue maternelle ; ce qui ne facilite pas la communication sur le navire, vu



que les ordres sont donnés en anglais.

La connaissance insuffisante de l'anglais - langue pratiquée internationalement sur les mers - se constate aussi dans le chef de nombreux commandants et officiers issus de pays non européens : russes, chinois, coréens et même japonais. Les pilotes de la côte belge ont pu le constater à différentes reprises : « Ces capitaines ne comprennent pas ce qu'on leur dit. Ils se contentent de répondre « OK, OK » sans savoir ce que nous leur demandons. Quand on sait qu'en mer du Nord et dans la Manche où le trafic est intense et où le

moindre instant d'inattention peut coûter cher, c'est proprement inadmissible ».

Si la « complaisance » est un mal dont la nécessité est généralement admise, il est tout aussi généralement admis que, pour en réduire les méfaits, il y aurait lieu d'appliquer de manière plus cohérentes les règles internationales existantes et de renforcer le rôle de l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) et d'assurer, aussi, un contrôle plus strict des navires par les autorités nationales de leurs ports d'accueil.

Tout récemment, en février de cette année, la Commission Européenne a élaboré un programme d'action visant à éliminer des eaux communautaires « les opérateurs, les navires et les équipages qui ne répondent pas aux normes internationales de l'O.M.I. ». Puisse de programme, qui comporte plusieurs volets, être bientôt réalisé et se traduire par une action concertée, la seule qui puisse être efficace.

Un navire qui toucherait un port de la communauté dans un état lamentable pourrait être retenu jusqu'à ce que tous les manquements constatés soient corrigés. Et il servirait suivi et contrôlé de port en port. Rien de tels que des visites et des immobilisations répétées pour décourager les armateurs peu scrupuleux. Ils n'auraient dorénavant plus d'autre choix que de rendre leurs navires conformes aux réglementations existantes ou les envoyer à la ferraille.

Le principe de la libre circulation des marchandises sur les mer serait respecté et celles-ci seraient sans doute plus sûres.

J. -M. de Decker



DE U-BOTEN IN DE SLAG OM DE ATLANTISCHE OCEAAN 1940-1943

De onderneming was inderdaad een dreunende paukenslag!

Al vlug vertrok een tweede groep van 6 U-boten (4 type IX-B en 2 type IX-C). Voor de U-boten werd het de «Zweite Glückliche Zeit»!

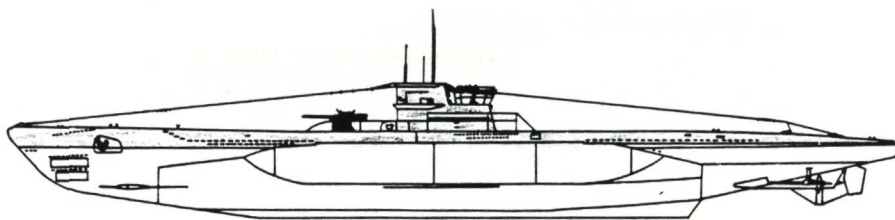
In het eerste kwartaal 1942 werden langs de Amerikaanse oostkust 200 vrachtschepen gekelderd, goed voor 1.062.200 BRT.

Dönitz was op weg om de oorlog te winnen...

Rond half februari werd het offensief uitgebreid tot de Caraïbische Zee, eveneens met 5 U-boten.

In februari kreeg Hitler plots een «intuïtie» dat de Engelsen op het punt stonden een aanval op Noorwegen te ondernemen. Om de «invasievloot» te helpen onderscheppen, werd Dönitz verplicht 10 U-boten in de Noorderlijke IJzsee te stationeren en 6 U-boten tussen IJsland en Schotland. Dönitz was in een vreselijk humeur: 16 U-boten werkloos laten ronddobberen op de oceaan betekende een verlies van circa 300.000 BRT in zes weken!

Begin april verklaarde W. Knox, U.S. Naval Secretary, met een gestreken gezicht dat er in het eerste kwartaal van 1942 in totaal 28 U-boten waren vernield langs de oostkust van de Verenigde Staten. Dit was weer een van de grote leugens uit de Tweede Wereldoorlog. De Amerikaanse torpedobootjagers en sloops alsook de vedetten van de Coast Guard hadden na drie maanden nog geen enkele U-boot gezien, laat staan er een gezonken! De Amerikaanse U-boot jagers hadden geen asdic, geen radar maar vooral geen ondervinding.



Type VII-B

De best uitgeruste vlooteenheden waren naar de Stille Oceaan vertrokken. Het was slechts op 14 april dat de eerste U-boot - de U-85 - na een artillerieduel met de torpedobootjager ROPER door dieptebommen werd vernield nabij Kaap Hatteras. (4)

De eerste U-tanker - de U-459 - arriveerde in de Amerikaanse wateren op 22 april. Op een afgesproken rendez-vous plaats, ten noordoosten van de Bermuda eilanden, kregen 14 U-boten een voorraad stookolie. Deze U-tankers (U-boot type XIV - 1700 T) konden 720 ton stookolie aanbrengen. Ze werden bijgenaamd «Milch Kühe» of melkkoeien.

Ten einde raad hebben de Amerikanen dan maar het konvoosysteem ingevoerd. Op 14 mei vertrok het eerste Amerikaans konvooi uit Hampton Roads met bestemming Key West.

(4) De overlevenden van de U-85 die in het water lagen te spartelen, werden door kpt. H. Howe met dieptebommen koelbloedig afgemaakt. Howe werd hiervoor nooit in beschuldiging gesteld.

Aanvankelijk voeren de schepen alleen overdag en in ondiepe wateren (max. 15 meter diepte) - 's nachts gingen ze voor anker liggen in een beschutte ankerplaats. Dit waren bijgevolg slechts etappe-konvoaien.

Op 15 mei werd de «black-out» (verduistering) verplichtend in de badsteden van Florida. De Horeca-sector protesteerde luid want dit zou het toeristisch seizoen om zeep helpen. Maar toen was het reeds te laat want de stranden zagen zwart van de olie...

De U-boten zochten nu betere jachtterreinen op: de Golf van Mexico en de Caraïbische Zee. Zo was er de U-161 die niet van zin was om veel tijd te verknoeien en die stoutmoedig de haven van Port of Spain (Trinidad) binnen liep waar hij een vrachtschip en een tanker tot zinken bracht!

Ondertussen werden de Atlantische konvoaien een tijdje met rust gelaten maar de strijd werd in alle hevigheid hervat vanaf juni 1942. Vier tot vijf roedels, ieder van gemiddeld 12 à 14 U-boten, werden ingezet.

De konvooigevechten werden hardnekkiger, de bemanningen van de escorteschepen waren door schade en schande wijs geworden en de «groentjes» waren nu veteranen. De konvooiverliezen bedroegen nochtans gemiddeld 15% maar de U-boten kregen het lastig.

Bij de aanval van Gruppe Steinbrinck op konvooi SC 94 op 6 augustus ten oosten van Newfoundland, kwam het tot een homerisch gevecht tussen de torpedobootjager Assiniboine en de U-210. Bij het opklaren van de mist zag de torpedobootjager op amper twee mijl de U-210 die, beschadigd door dieptebommen, niet meer in staat was om te duiken. Er volgde een artillerieduel en de Assiniboine incasseerde een voltreffer en er waren 2 doden en 10 gewonden. Vervolgens poogde de Assiniboine de U-210 te rammen maar deze begon rondjes te draaien en kwam steeds dichterbij de torpedobootjager die zijn geschut niet meer kon gebruiken gezien de loop van het kanon niet laag genoeg kon declineren. Uiteindelijk kon de Assiniboine dan toch de U-210 door een ramstoot tot zinken brengen en de bemanning werd gevangen genomen. De Assiniboine die zware schade had opgelopen, moest opgesleept worden naar Halifax...

Gedurende het eerste halfjaar 1942 werden 585 vrachtschepen door U-boten tot zinken gebracht, hetzij 97,5 schepen per maand of 3 schepen per dag! Deze verliezen waren groten-deels gesitueerd in Amerikaanse wateren. Juni was de beste maand voor de U-boten: 144 schepen (700.235 BRT) werden vernield voor een verlies van slechts 3 U-boten, hetzij 1 U-boot per 48 koopvaarders. Er waren toen, per maand, 50 à 60 U-boten in de gevechtszones.

Dönitz bleef zich niet blindstaren op de kaart van de Noordatlantische Oceaan maar stuurde zijn U-boten ook naar de meest afgelegen plaatsen. In augustus verschenen er drie U-boten in de St Laurens baai en in enkele dagen hadden ze 12 schepen gekelderd en enkele andere zwaar beschadigd. De wateren ten oosten van Trinidad waren ook een mooi jachtgebied zonder veel risico's. Een flottielje U-boten vergezeld van een «milch kuh» verscheen plots vóór Capetown...

Dit dwong de geallieerden dan weer

tot grotere inspanningen en tot het inzetten van steeds meer vlooteenheden en escorteurs en dit was juist de bedoeling van Dönitz: ergens op een gemakkelijke manier schepen tot zinken te brengen en tevens de geallieerde marines verplichten al hun eenheden in te zetten en zo hun krachten te versnipperen in alle windstreken. Zodra de U-boten een afgelegen zone hadden «afgeschuimd», verdwenen ze even plots als ze gekomen waren.

Eveneens in augustus trok Dönitz zijn U-boten terug uit de Caraïbische Zee: door de intensiteit van de luchtpatrouilles en het invoeren van het konvoosysteem was dit gebied niet meer lonend voor de U-boten. Nochtans, om de Amerikaanse patrouilles op de «qui-vive» te houden, bleven er steeds een paar U-boten actief in deze wateren.

De Amerikanen hadden een groot tekort aan vrachtschepen en de slachtpartijen van de eerste maanden van 1942 hadden de situatie nog verergerd. Men had veel, heel veel schepen nodig en deze moesten zo snel mogelijk worden geleverd. Wat de U.S. Maritime Commission verlangde was nog min noch meer een totaal nieuwe koopvaardijvloot. Een groot scheepsbouwprogramma werd opgezet, onder controle van admiraal E.S. land.

Het standaardtype vrachtschip EC2-S-C1 van 7.176 BRT werd goedgekeurd. Het kreeg de naam «LIBERTY SHIP».

Deze schepen werden gebouwd volgens het productiesysteem van de automobiellindustrie tzt met prefabricatie van alle onderdelen.

Rond midden 1942 kwam het bouwprogramma flink op dreef en tegen einde 1942 waren reeds 597 nieuwe Liberty schepen opgeleverd.

Rond mei 1942 beschikte Groot-Brittannië over ongeveer 200 korvetten terwijl de bouw van nieuwe korvetten werd opgedreven.

Ook enkele verbeteringen werden aangebracht, zo werd het aantal dieptebommen van 25 tot 40 (later zelfs tot 72) en in 1942 kregen ze ook een nieuw wapen: de «Hedgehog» granaatwerper (24 bommen van 16 kg). Vanaf juli begon men HF/DF apparaten te installeren op de Britse escorteschepen. Zo kon men door een kruispeiling met een speciale antenne de positie van de vijandelijke radiozender bepalen. Er waren toen maar weinig toestellen beschikbaar en einde 1942 waren slechts de helft van de escorteurs voorzien van HF/DF. Einde 1942 begon men de escorteschepen uit te rusten met de radar type 271 Q - deze was van groot nut 's nachts of bij mistig weer. Sommige eenheden beschikten reeds over het type 271 maar dit toestel was nog erg primitief en had slechts een beperkt



Karl Dönitz seen in July 1942, flanked by two of his «aces». Korvetten-Kapitän Hans Rösing (right) was awarded the Knight's Cross for his brief but successful period in command of U.48 in the summer of 1940 and went on the serve on Dönitz' operations staff. Kapitänleutenant Heinrich Lehmann-Willenbrock was one of the later generation of commanders and was awarded the Oakleaves, worn at his collar, for his success un U.96; a chivalrous man, he was the model for *Der Alte*, the hero of «Das Boot».

bereik, een paar scherpe ogen of een verrekijker gaven betere resultaten. Wegens naijver tussen de R.A.F. en de Admiralty kregen de vliegtuigen van Bomber Command prioriteit voor de nieuwe radarsets zodat de uitrusting van de escorteschepen vertraging opliep.

De U-boten begrepen niet waarom ze voortdurend onderschept werden en gaven alle schuld aan de radar terwijl het feitelijk de radiopeilers van het escorte waren die hun positie hadden ontdekt. De kapiteins van de U-boten beseften niet dat ze tijdens het uitzenden van berichten tevens hun eigen positie vrijgaven maar begonnen zich toch zor-

gen te maken over het gebruik van hun radio.

B.d.U. en O.K.M. vonden geen antwoord op dit nieuw probleem. Dönitz gaf de raad om het gebruik van de radio zoveel mogelijk te beperken en enkel «KURZ» signalen te gebruiken (KURIER). Dit waren gecodeerde berichten die op grote snelheid werden uitgezonden. Ook kregen de U-boten instructies om voortdurend van frequentie te wisselen.

De U-boot kapiteins stonden hier voor een dilemma want zonder radio-communicaties konden ze niet doeltreffend optreden.

In juni was Coastal Command een offensief begonnen in de golf van Biskaje tegen de U-boten die vanuit hun

Franse basissen naar de Atlantische Oceaan stevenden. Deze vliegtuigen uitgerust met radar en met daarbij een sterke schijnwerper (Leigh Light) konden de U-boten aan de oppervlakte gemakkelijk verrassen. Men kan zich de ontsteltenis van de U-boot manschappen voorstellen als ze plots dit verblindend licht op hen zagen afkomen!

De Duitsers vonden prompt een afweermiddel: de METOX(FuMBI) zoek-ontvanger. Vanaf augustus werd dit waarschuwingsapparaat op de U-boten geplaatst. De METOX bestreek de frequenties van 62 cm tot 253 cm en kon de radar stralingen opvangen en zo de U-boot waarschuwen dat hij gepeild was, het apparaat gaf dan een gezoem of een schel gefluit dit naargelang het type van vijandelijke radar en de afstand. De antenne was een eenvoudig houten kruis waarop een draad was gespannen en werd gemonteerd op de toren van de U-boot: men noemde dit het «Biskajer-kreuz».

Het nadeel was dat men, alvorens te duiken, alles opnieuw moest demonteren en in de boot gooien.

METOX bewees goede diensten in de golf van Biskaje door te waarschuwen voor naderende vliegtuigen en heeft vele U-boten van de ondergang gered. Het gevolg was dat de Britse vliegtuigen ijverig de oceaan bleven afspeuren maar plots geen U-boten meer vonden...

Toen de Britten overschakelden op de betere 10cm-radar was METOX meteen obsoleet.

Zonder dat men het zelf besepte was het tijdperk van de elektronische oorlogvoering begonnen...



The long-range U-boat patrols off the Americas were made possible by the introduction in 1942 of supply submarines which could transfer fuel and provisions to operational boats. In this picture crewmen of one of the big Type XIV «U-tankers» prepare to replenish a U-boat in mid-Atlantic.

BELANGRIJKE KONVOOIGEVECHTEN UIT HET TWEEDE HALFJAAR 1942:

KONVOOI					U-BOTEN		
Datum	Konvooi nummer	Aantal schepen	Aantal escort.	Schepen gezonken	Aantal	Vernield	Roedel
12-15.7	OS-33	41	3	5	7	1	Hai
18-20.7	OS-34	35	?	2	5	0	
24-27.7	ON-113	33	5	3	11	1	Wolf
30.7-3.8	ON-115	41	5	3	12	1	Pirat
5-10.8	SC-94	36	6	11	8	3	Steinbrinck
15-16.8	SC-95	27	?	2	13	0	Lohs
17-19.8	SL-118	34	?	4	6	0	Blucher
				+ Cheshire			
23-25.8	ON-122	36	5	4	9	0	Lohs
1-2.9	SC-97	58	?	2	10	1	Vorwärts
10-14.9	ON-127	32	6	12	13	1	Vorwärts
	Radar van escorteurs defect. + Ottawa (D)						
20-25.9	SC-100	24	5	6	10	0	Lohs
24-26.9	RB-1	8	2	3	7	0	Pfeil
				+ Veteran (D)			
2-5.10	HX-209	31	?	1	17	2	Luchs
11-14.10	ONS-136	36	?	1	8	1	Leopard
12-16.10	SC-104	48	6	7	8	1	Wotan
27-29.10	HX-212	45	5	6	13	0	Puma
27.31.10	SL-125	37	4	13	8	0	Streitaxt
1-3.11	SC 107	43	6	15	7	0	Veilchen
17-20.11	ONS-144	33	5	5	13	1	Kreuzotter
				+ Montbretia (K)			
6-10.12	HX-217	33	6	3	16	2	Draufganger + Panzer
15-18.12	ON-153	43	?	5	13	0	Raufbold
				+ Firedrake (D)			
26-29.12	ONS-154	45	6	13	19	0	Spitz + Ungestum
				+ Fidelity (Aux.)			

Opmerking:

- Het aantal koopvaardijschepen en U-boten met averij worden niet vermeld.
- Van sommige konvooien kon het aantal escorteschepen niet teruggevonden worden. Doorgaans werd een konvooi van een veertigtal schepen gewoonlijk begeleid door 5 escorteurs.

Begin 1942 beschikte Dönitz over 249 onderzeeboten waarvan er 91 operationeel waren. Over het ganse jaar 1942 werden er 238 nieuwe U-boten in dienst gesteld en einde 1942 waren er 212 U-boten operationeel. Het aantal operationele U-boten was dus verdubbeld op één jaar tijds.

Ook de U-boot type VII-C werd verbeterd: de romp werd verstevigd wat de boot toeliet te duiken tot een diepte van 300 meter.

Dit was dan het type VII-C 42.

In 1942 hadden de U-boten nog het voordeel van de «zwarte vlekken» (Black Gaps): dit waren gebieden in

de Atlantische Oceaan die buiten het bereik lagen van de geallieerde vliegtuigen.

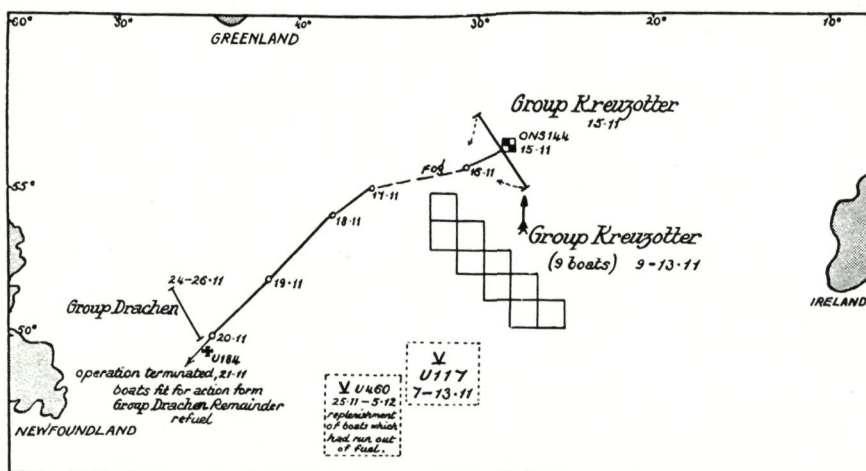
Een typisch voorbeeld is het gevecht met konvooi ONS 144 dat plaats vond in de «zwarte vlek». Vijf U-boten moesten het gevecht afbreken wegens gebrek aan brandstof. Toen ze op weg waren naar hun «rendez-vous» met de U-tanker U-460 brak een waar orkaan los. Dagenlang werden ze heen en weer geslingerd op de wilde zee.

Gezien de batterijen uitgeput waren konden de boten niet duiken en men kon de batterijen niet herladen om-

dat de brandstof uitgeput was. Er was geen verlichting in de boten en er kon ook niet gekookt worden op het elektrisch fornuis. Toen de storm ging liggen moesten ze voortdurend gebruik maken van hun radio (op batterijen) om contact te krijgen met de U-460 die hen dan uiteindelijk vond. Na gebunkerd te hebben keerden de U-boten terug naar hun basis.

Vijf hulploze U-boten in het midden van de oceaan! Voor de manschappen een benauwende ervaring! Het is een wonder dat ze niet werden ontdekt!

Naast mei en juni 1942 was novem-



Plan 29. Groups Kreuzotter and Drachen, 8th-26th November, 1942. Operation against ONS 144.

ber de slechtste maand voor de geallieerden: 134 koopvaardijschepen werden gekelderd, goed voor 807.754 BRT. Dit is 4 1/2 schepen per dag... Daartegenover verloren de Duitsers 13 U-boten.

Een van de oorzaken van de grote verliezen in november was de verzwakking van de escortes, gezien talrijke vlooteenheden waren gedetacheerd om de landingsoperaties in Noord-Afrika te steunen.

Bezorgd over de grote verliezen van de koopvaarij, begonnen Britse parlementsleden aan te dringen bij de regering om de geallieerde verliezen te publiceren.

Veteraan-politicus Emmanuel Shinwell stelde de vraag aan vice-premier Clement Atlee: «Is het niet hoog tijd om het volk te informeren over de ernst van de toestand?». Een openbaar debat in het Lagerhuis kon slechts op het nippertje worden vermeden en er werd besloten de zaak achter gesloten deuren te bespreken. De officiële motivering was; «Gezien er geruchten en verkeerde opinies kunnen circuleren waarop geen bevredigend antwoord kan worden gegeven zonder tevens de vijand belangrijke informatie te verstrekken.»

Het spreekt vanzelf dat, indien men de verliezen openbaar had gemaakt, het moreel van het Britse volk een flinke deuk zou hebben gekregen!

Einde 1942 werden ook de eerste «River» klasse fregatten in dienst gesteld. Deze schepen waren groter dan de korvetten, hadden twee schroeven en een snelheid van 20 knopen zodat ze

in staat waren de U-boten (17 knopen) in te halen.

In vervanging van admiraal Sir Percy Noble werd admiraal Sir Max Horton aangesteld als C-in-C Western Approaches op 19.11.1942. In de eerste Wereldoorlog was Horton commandant van de onderzeeër E-9. Nu, in de «Battle of the Atlantic» hadden beide tegenstrevers een onderzeebootkapitein als opperbevelhebber: Dönitz en Horton!

Horton was een ijzervreter maar een dynamische persoonlijkheid, bruisend van energie. 's Namiddags ging hij golf spelen te Hoylake om dan de ganse nacht de operaties ter zee te leiden vanuit Derby House....

Rond half december had Groot-Brittannië een voorraad stookolie van slechts 300.000 ton. Het maandelijks verbruik bedroeg ongeveer 130.000 ton. Aan dit tempo zou het niet lang meer duren vooraleer de industrie en het economisch leven zouden stilvallen tenzij men de strategische reserves van de Royal Navy zou aanspreken.

Een invasie van Europa was uitgesloten zolang de strijd om de Atlantische Oceaan niet gewonnen was.

In het tweede halfjaar van 1942 behaalden de U-boten prachtige successen. Er waren ook veel meer U-boten in de gevechtszones en dit had tot gevolg een stijging van de U-boot verliezen. Van juli tot en met december werden 66 U-boten vernietigd tegenover 21 in het eerste halfjaar.

In totaal brachten de U-boten in 1942 1.160 vrachtschepen tot zinken (6.266.175 BRT). Over het ganse jaar

1942 verloor de koopvaardij (door alle oorzaken) 1.664 schepen (7.790.000 BRT).

Hier dient ook vermeld dat op 1 februari 1942 Dönitz de ENIGMA-M-code «HYDRA» verving door de meer ingewikkelde «TRITON» code. De Britse geheime dienst «ULTRA» werd meteen blind. Gedurende het ganse jaar 1942 slaagden de Engelsen er niet in code «TRITON» te ontcijferen - alle informatie was opgedroogd...

Slechts in de tweede week van december 1942 slaagde ULTRA erin code TRITON gedeeltelijk te kraken. Het was slechts in augustus 1943 dat code TRITON volledig gebroken werd. Aan Duitse zijde had de B-Dienst reeds lang de Admiralty code nr 2 ontcijferd. Deze werd vervangen door code nr 3 die eveneens werd gekraakt door B-Dienst in december 1941. Het was slechts op 10 juni 1943 (anderhalf jaar later) dat code nr 3 vervangen werd door naval code nr 5...

De winter 1942-1943 was de strengste van gans de oorlog. Het weer in januari 1943 was uitzonderlijk slecht en de ene storm volgde op de andere. Vrachtvaarders, escorteschepen en U-boten streden nu tegen een gemeenschappelijke vijand: de wrede zee! Het enige voordeel uit deze situatie was dat in deze maand slechts 27 koopvaardijschepen werden gekelderd...

Op 30 januari 1943 nam grootadmiraal Raeder ontslag na een dispuut met Hitler over het gebruik van de zware vlooteenheden. Dönitz werd opperbevelhebber van de Kriegsmarine maar bleef tevens bevelhebber van de U-boten.

In februari waren er vier roedels U-boten actief in de Noordatlantische Oceaan. Aan het slechte weer kwam maar geen eind. Vooral in de periode einde maart tot april 1943 werden de konvooien geteisterd door opeenvolgende stormen. Het commodore-schip van konvooi HC-230 kapseisde in de huizenhoge golven - er waren geen overlevenden.

Begin 1943 verschenen ook de SUPPORT GROUPS(SG's) in de Atlantische Oceaan. De patrouilles, samengesteld uit 4 tot 6 vlooteenheden (gewoonlijk een torpedobootjager en enkele korvetten) patrouilleerden

BIJLAGE B

HIERONDER DE BALANS VAN ENKELE KONVOOIGEVECHTEN UIT DE EERSTE VIJF MAANDEN VAN 1943:

KONVOOI					U-BOTEN		
Datum	Konvooi nummer	Aantal schepen	Aantal escort.	Schepen gezonken	Aantal	Vernield	Roedel
8-10-1	TM-1	9	4	7	12	0	Delphin
(Dit waren allen tankers - de escorte had geen radar)							
2-3.2	HX-224	58	7	3	5	1	—
4-8.2	SC-118	61	12	13	20	3	Pfeil
21-26.2	ON-166	49	7	14	13	1	Knappen + Ritter
6-11.3	SC-121	59	5	13	26	0	Westmark + Ostmark
(Bij stormweer - konvooi met veel achterblijvers)							
10-12.3	HX-228	60	9	4	13	2	Neuland
+ Harvester (D)							
Dit was een van de meest furieuze gevechten uit de oorlog ter zee.							
De U-444 werd geramd door de destroyer HARVESTER (die aldus zware averij opliep) maar kon ontsnappen. Een uur later werd de U-444 opnieuw geramd en tot zinken gebracht door de korvet ACONIT. De kreupel HARVESTER werd dan door de U-432 in de grond geboord. Korte tijd daarop werd de U-432 door de ACONIT met geschutvuur en ramstoot gekelderd...							
15-20.3	SC-122	51	9	21	37	1	Raubgraf, Sturmer en Dranger
	HX-229	38	5				
Het trage konvooi SC-122 werd ingehaald door HX-229. Door diverse koerswijzigingen om aan de U-boten te ontsnappen kwamen beide konvooiën samen zodat een honderdtal schepen opeengepakt waren in het midden van de oceaan, omringd door «gruppen» U-boten....							
Dit was het grootste konvooiëgevecht uit de Tweede Wereldoorlog. Bij de escortes van deze konvooiën behoorden ook de Belgische korvetten GODETIA en BUTTERCUP. Van de 37 U-boten kwamen er slechts 22 tot de aanval en slechts 7 U-boten scoorden. Western Approaches Command was totaal ontmoedigd door deze zware verliezen en men begon er ernstig aan te denken het konvooisysteem op te geven?							
15-17.4	HX-233	57	8	1	8	1	—
22-24.4	HX-234	42	8	2	21	1	Meise
28.4-5.5	ONS-5	42	9	13	41	7	Fink, Amsel I en Amsel II
9-13.5	HX-237	46	9	3	25	3	Rhein, Elbe I Elbe II
17-18.5	ONS-7	40	6	1	24	2	Donau I en Donau II
19-20.5	SC-130	38	8	0	23	3	Idem
22-23.5	HX-239	42	8	0	21	2	Mosel

langs de konvooiroutes. Zo een konvooi werd aangevallen door een «Rudel» dan moesten ze ter hulp snellen, dit voor zover het konvooi binnen bereik lag. De jachthonden werden ingezet tegen de wolven...

Tussen 21 februari en 5 maart 1943 werden 27 U-boten waarvan de stookolie bijna uitgeput was, bevoorrad door de U-tankers U-460 en U-463 op ongeveer 500 mijl ten noorden van de Azoren.

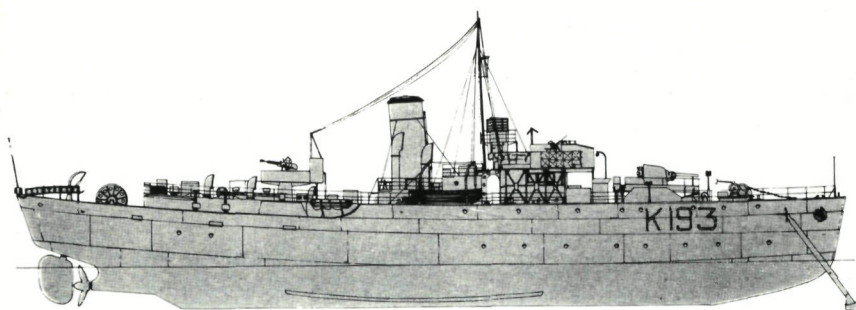
De Duitsers kwamen ook met een nieuwe torpedo voor de dag: de FAL-

KE (T-4). Deze werd voor het eerst gebruikt op 16 maart 1943 tegen konvooi HX-229. Slechts een honderdtal van deze akoestische torpedo's werden geproduceerd waarvan er hoop en al een dertigtal werden afgevuurd. In augustus 1943 kregen de U-boten een meer nauwkeurig type: de ZAUNKONIG (G-7-ES of T-5).

In maart 1943 werden 108 koopvaardijschepen (627.377 BRT) in de grond geboord door de U-boten: nog steeds een prachtig resultaat niettegenstaande het verlies van 15 U-boten. Het

was tevens de laatste succesvolle maand voor de U-boten - een succes behaald door een GROOT aantal U-boten die een KLEIN aantal vrachtschepen kelderden. Vooral de grote overwinning in het gevecht tegen de konvooiën HX-229 en SC-122 gaf Dönitz nieuwe moed.

Op 11 april 1943 gaf Dönitz - met goedkeuring van Hitler - bevel de bouw van nieuwe U-boten op te drijven. Dertig boten moesten worden opgeleverd per maand. Deze taak werd - met succes - toevertrouwd aan



Buttercup

de Rijksminister voor Bewapening, Albert Speer.

In april 1943 voeren 98 U-boten uit naar de gevechtszones en 70 namen deel aan konvoogevechten - wat nog niet betekent dat alle 70 tot de aanval kwamen! In deze maand werden slechts 45 vrachtschepen gekelderd en 11 U-boten gingen naar de haaien. Het aantal gezonken koopvaarders was met meer dan de helft gedaald maar de U-boot verliezen waren ongeveer gelijk gebleven...

Steeds meer konvooiën werden begeleid door Amerikaanse of Britse hulpvliegkampschepen (escort-carriers). De «blinde vlek» midden de oceaan, die totnogtoe niet bereikbaar was voor de geallieerde vliegtuigen, werd eindelijk gedicht door de VLR (Very Long Range) Liberator-bommenwerpers gebaseerd op IJsland en Groenland.

De konvooiën konden nu rekenen op een efficiënte luchtdekking gedurende de ganse oversteek van de Atlantische Oceaan. Ook de escortes waren versterkt: per konvooi waren er nu bijna dubbel zoveel escorteurs als een jaar geleden.

De U-boten daarentegen kregen hoe genaamd geen steun van de Luftwaffe.

De strijd zou gans anders zijn verlopen indien de U-boten de hulp hadden gekregen van een soort Duitse «Coastal Command»...

De U-boten waren niet meer opgewassen tegen de nieuwe wapens van de Britten: HF/DF, 10 cm radar, sterkere dieptebommen en luchtdekking.

Voor de voortdurende dreiging uit de lucht dreef de U-boten in het defensief en ze werden machteloos.

Feitelijk waren de U-boten toen reeds obsoleet. Dat ze desondanks nog resultaten boekten was enkel te wijten aan de flinke training van de beman-

ning en aan de stevige constructie van de boten.

De U-boten behaalden nog nederige successen in de omgeving van Freetown (Sierra Leone), de Golf van Guinea en rond Madagascar. Als uitschieter vermelden we de U-515 (Kpt. Henke) die er op zijn eentje in slaagde 7 schepen te kelderen uit konvooi TS-37 nabij Freetown.

In de Atlantische Oceaan kregen de U-boten het kwaad. Nog steeds plaatsten ze zich waaivormig in hinderlaag op de baan van de konvooiën maar nu werden ze voortdurend ontdekt en weggedreven door de escorteurs en moesten onderduiken. De U-boten slaagden er zelfs niet meer in om binnen schootsafstand van de schepen te komen! De kon-

vooiën lieten zich niet meer imponeren, weken niet af van hun koers en stoomden dwars door de U-boot patrouilles.

In zijn boeken herhaalt de Duitse maritieme historicus J. Rohwer steeds dezelfde conclusie: «Alle Boote werden durch die starke Luft- und Seesicherung abgedrängt». Het was werkelijk een vernederende situatie voor de U-boten.

De resultaten van de konvoogevechten van april-mei 1943 spreken voor zichzelf:

10-12.4

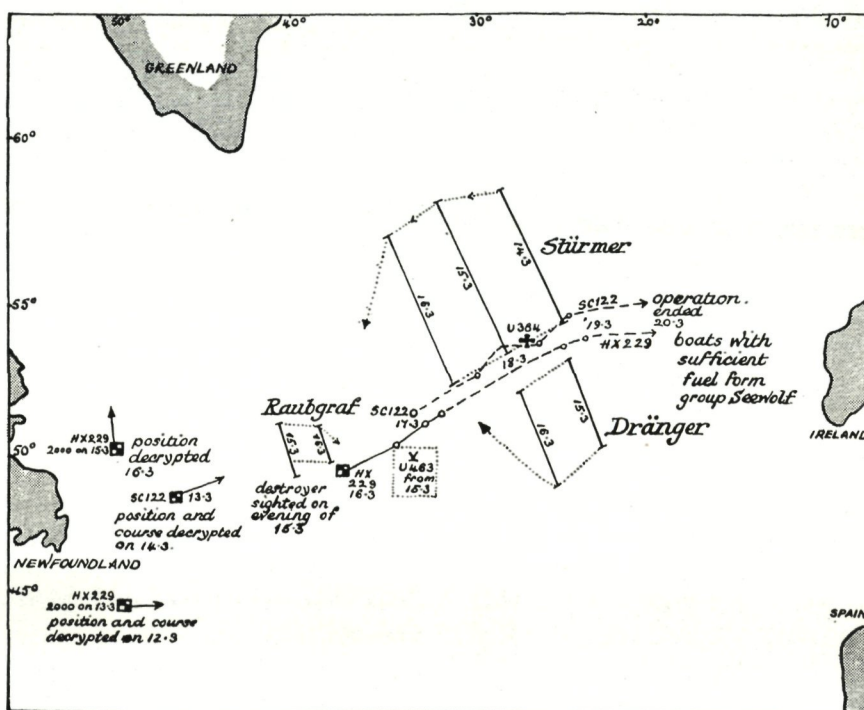
— Konvooi ONS-2 (37 schepen) aangevallen door de groep ADLER (10 U-boten) - 3 koopvaarders (waarvan 2 «achterblijvers») gekelderd en 5 U-boten zwaar beschadigd.

20-25.4

— Konvooiën HX-234 (42 schepen), ON-178 (18 schepen) en ONS-4 (41 schepen) aangevallen door de groep MEISE (21 U-boten) - 7 vrachtvaarders en 4 U-boten gekelderd.

26-28.4

— Konvooi HX-235 (36 schepen) aangevallen door de groep SPECHT (20 U-boten) en de groep AMSTEL (10 U-boten) - zonder resultaat. Het



Plan 47. Groups Raubgraf, Stürmer and Dränger, 15th-20th March, 1943. Operations against SC 122 and HX 229.

konvooi blijft op koers en stoomt door het U-boot scherm.

11-13.5

— Konvooi HX-237 (40 schepen) aangevallen door de groep RHEIN (12 U-boten) en de groep DROSSEL (8 U-boten) - 3 «achterblijvers» gekelderd en 3 U-boten vernield.

12-14.5

— Konvooi SL-128 (26 schepen) aangevallen door de groepen ELBE I (12 U-boten) en ELBE II (13 U-boten) - 2 vrachtschepen en 2 U-boten tot zinken gebracht.

19-23.5

— Konvooien HX-239 (42 schepen) en ON-184 (39 schepen) aangevallen door de groep MOSEL (21 U-boten) - Beide konvooien stomen doorheen de versperring zonder verliezen. 2 U-boten tot zinken gebracht.

20-23.5

— Konvooi SC-130 (38 schepen) wordt vruchteloos aangevallen door de groepen ODER en DONAU - 3 U-boten vernield.

Tussen 12 en 19 mei werden 8 U-boten tot zinken gebracht tegen 5 koopvaardischepen. Op 22 mei had Dönitz reeds 31 U-boten verloren (+ 2 twijfelachtig). Een koopvaardij-schip voor EEN U-boot! Zo kon het niet verder: dit was geen oorlog meer, ook geen zelfopoffering, dit was zelfmoord!

Op 24 mei riep Dönitz al zijn boten terug uit de Noord-atlantische gevechtszones.

Als reden kregen de U-boot kapiteins te horen dat hun boten moesten heruitgerust worden met betere wapens om vervolgens de strijd opnieuw te hervatten. Kapiteins en bemanningen bleven overtuigd dat het slechts om een tijdelijke onderbreking ging...

De tijd van de «wolvenhorden» was definitief voorbij. Een nieuwe poging in oktober 1943 (Groep Leuthen tegen konvooi ON-202) liep uit op een fiasco...

De officiële verklaring van Dönitz luidde als volgt: «Deze beslissing betekent dat we de fundamentele principes van de U-boot oorlog moeten opgeven dit teneinde onnodige verliezen te vermijden in een periode dat onze wapens duidelijk ondoelmatig

zijn geworden. Zodra onze boten uitgerust zijn met nieuwe en betere wapens zal de strijd in de Noordatlantische Oceaan - de beslissende zone - hervat worden».

De U-boten die nog over voldoende brandstof beschikten werden gestuurd naar het gebied ten zuidwesten van de Azoren om er de Amerikaanse UG-konvooien (US-Gibraltar) aan te vallen.

Dönitz behield nochtans enkele U-boten in de Noordatlantische Oceaan (ten westen van Ierland en ten zuiden van IJsland). Hun taak was om door valse radio-berichten en oproepen de indruk te wekken dat er nog talrijke boten in de gevechtszones waren en zo de Britten te misleiden. Deze truc werkte inderdaad gedurende enkele weken want in juni vermeldde de Britse rapporten dat er nog talrijke U-boten actief waren ten noorden van de Azoren - in feite waren daar slechts 3 U-boten...

De strijd om de Atlantische Oceaan vergde van de geallieerden enorme inspanningen en de inzet van honderden torpedobootjagers, korvetten, fregatten en andere oorlogsbodems evenals honderden vliegtuigen en Dönitz wist dit maar al te best. Het stopzetten van de onderzeebootoorlog zou al deze strijdkrachten vrijmaken die dan elders zouden worden gebruikt of die amfibische landingen op de kusten van Europa zouden steunen. Om deze redenen moest de U-boot oorlog, ongeacht de verliezen, worden voortgezet.

Tot besluit vermelden we nog enkele van de grote voorvechters uit de periode van de «Battle of the Atlantic»:

— Aan Britse zijde, de U-boot «killers»:

— Cdt Donald Macintyre (Escort Group B2)

— Cdt F.J. (Johnny) Walker (2d Escort Group)

— Cdt Peter Gretton (Escort Group B7)

— Aan Duitse zijde, de topscorers uit de tweede periode:

— Kpt. Wolfgang Luth (U-9, U-38, U-43) - 14 patrouilles

— Kpt. Georg Lassen (U-160) - 4 patrouilles

— Kpt. Werner Henke (U-515) - 6 patrouilles.

«It was a battle between MEN, aided certainly by all the instruments and devices which science could provide but still one that would be decided by the skill and endurance of MEN. In all the long history of sea warfare there has been no parallel to this battle whose field was thousands of square miles of ocean with no limits in time or space».

Cpt. S.W. Roskill R.N. - D.S.C.

R. Machielsen



L'AMIRAL COMTE JEAN de LABORDE

LE MARIN QUI SABORDA SA FLOTTE

Parmi toutes les décisions importantes que les grands chefs militaires eurent à prendre en 1940-45, celle de l'Amiral comte Jean de Laborde constitue un fait unique dans l'histoire de la marine. En novembre 1942 il donna l'ordre de saborder la prestigieuse flotte française de Toulon et veilla à l'exécution scrupuleuse de la consigne, ne quittant son bord du cuirassé «Strasbourg» que sur ordre du Maréchal Pétain. Les conséquences de cette mémorable décision furent énormes. D'une part des milliards du contribuable français disparaissaient dans les flots, et un régime politique tout entier s'engloutissait dans le néant. La flotte de Toulon, à défaut d'avoir livré une grande bataille navale, fut à une époque tourmentée de l'histoire, un maître atout du gouvernement de Vichy, face aux Allemands vainqueurs de la campagne de France. En disparaissant dans les flots, l'objet de tant de convoitises, réduisait l'autorité de Vichy, selon le mot du Général de Gaulle, à un Etat fantôme.

Au début de novembre 1942 le Maroc et l'Algérie, s'étaient, après quelques jours ralliés aux alliés à la suite de l'intervention surprenante de l'Amiral Darlan : 105.000 hommes se trouvaient ainsi à la disposition des anglo-américains. Seuls l'Amiral Esteva, résident de France en Tunisie n'opposa pas ses 15.000 hommes au débarquement impromptu des Allemands en Afrique du Nord.

L'oberkommando de la wehrmacht disposait ainsi d'une importante tête de pont à l'heure où les difficultés

commençaient en Tripolitaine et en Cyrénaïque.

Pour compléter sa riposte

Pour compléter sa riposte, le III^e Reich décida non seulement d'occuper la zone précédemment dite libre, mais également, après plusieurs jours de réflexion, de s'emparer de la flotte de Toulon. Berlin et Londres appréhendaient de voir tomber cette puissante force navale aux mains de l'adversaire. Dans son « Histoire de la seconde guerre mondiale Lidell Hart écrit ». Le seul domaine important dans lequel la collaboration et l'autorité de Darlan n'eurent pas l'effet désiré fut celui de la flotte française de Toulon. Son chef, l'Amiral de Laborde hésita à suivre les instructions de Darlan sans avoir reçu la confirmation de Pétain. Un émissaire spécial que Darlan lui avait envoyé pour le convaincre fut arrêté par les Allemands. Les hésitations de Laborde furent prolongées par l'attitude rusée des Allemands qui s'arrêtèrent à l'extérieur de la base navale et la laissèrent demeurer une zone non occupée tenue par une garnison française. Pendant ce temps-là ils préparaient un coup de force pour s'emparer de la flotte intacte. Ils déclenchèrent leur attaque le 27 novembre après avoir bloqué les sorties du port par des mines. Le retard avait compromis les chances des Français mais ils réussirent à exécuter le plan préparé de sabordage de la

flotte; ils le firent assez rapidement pour empêcher les Allemands de s'en emparer ». Les Français remplissaient ainsi la promesse faite par Darlan en 1940 à Winston Churchill et à l'Amiral Leahy, et plus tard le 10 novembre au Général Clark à Alger : « En aucun cas, notre flotte ne tombera aux mains des Allemands »

C'est l'Amiral Auphan, alors secrétaire de la Marine à Vichy, qui balaya toute hésitation en confirmant au nom du gouvernement l'ordre de sabordage. Cette opération fut une réussite malgré les efforts de l'Oberkommando pour l'empêcher. Il avait pourtant mis le prix pour réaliser la capture tant désirée.

Echec aux vainqueurs

La célèbre division « Das Reich » et l'Obergruppen führer Hausser, la 7^{me} division blindée qui avait été victorieuse en Normandie et en Bretagne, le Général Sperrle qui avait obtenu de brillants résultats lors de la campagne de Norvège et l'Amiral Wever avaient été chargés de mettre au point et de réaliser le prestigieux coup de filet. Ce fut l'échec. Les unités manquaient de coordination entre elles malgré l'expérience des états-majors allemands, mais aussi grâce à la résistance sporadique des marins français. Cinq sous-marins réussirent même à s'échapper : le « Casabianca » et « Venus », « Iris » « Glorieux » ainsi que le « Marsouin ». La lutte par moment fut âpre, le bruit des com-

bats étant dominé par les terribles explosions à bord des bâtiments qui s'enfonçaient seize jours séparent l'occupation de la zone libre et le drame de Toulon.

Hésitations et mobiles

Au sujet des hésitations et des mobiles. Le Général de Gaulle, dans ses « Mémoires - L'unité » explique comme suit ce que le chef de la France Libre considère comme une étape vers l'anéantissement et le comte Jean de Laborde comme responsable. « J'en suis pour ma part d'autant plus convaincu qu'ayant écrit secrètement à l'Amiral de Laborde pour tâcher de l'éclairer sur la voie commandée par l'honneur et le devoir, j'ai su qu'il s'est répandu en propos outrageants à mon égard et a menacé mon émissaire le Colonel Fourcault, non toutefois sans conserver ma lettre ».

Il y avait dans cette attitude de l'Amiral plus que de la rancœur pour les 1300 marins morts à Mers El Kébir, un ressentiment personnel contre celui que Vichy considérait comme un général parjure, un modeste général au début de la hiérarchie alors que de Laborde était à l'apogée de la sienne. Curieusement Hitler considérait de Laborde comme anglophile. Il avait la réputation, lors des démarches initiales ayant abouti à l'armistice d'avoir manifesté des velléités de partir pour l'Afrique du Nord. C'est par obéissance au maréchal et pour ne pas compromettre l'application de l'accord intervenu, qu'il avait renoncé à son projet. Il est permis de conclure que cette fois encore c'est par esprit de discipline qu'il renonça à son projet début novembre. Le 12 novembre il confirma sa parole d'honneur aux Allemands de combattre si nécessaire les Anglo-Américains et les Français d'outremer et releva de leur commandement trois officiers supérieurs qui refusaient de lui prêter serment d'obéissance sans restriction. Il autorisa le 18 novembre le retrait des 20 bataillons d'infanterie qui étaient venus le 14 défendre le périmètre fortifié de Toulon. Les gages qu'il donna ainsi à Vichy et à l'occupant pesèrent lourds lors de son

procès devant la Haute Cour de justice qui le condamna à mort le 28 mars 1945. Comme l'Amiral Esteva il fut gracié le 6 juin 1947 par le président de la république, le socialiste Vincent Auriol et sa peine commuée en détention perpétuelle.

Ni germanophile ni anglophile l'Amiral comte Jean de Laborde n'avait d'autre mobile que l'obéissance aveugle aux ordres reçus par la voie hiérarchique.

Qui était l'Amiral de Laborde

Nous devons au Contre-Amiral Kessler, chef du Service historique de la Marine nationale française une notice succincte qui précise la personnalité de ce grand marin interné à Aix-en-Provence par les Allemands pour le punir du Sabordage de Toulon. A la libération après sa condamnation à mort, commuée en détention perpétuelle puis en quinze ans de détention il fut pendant une période limitée, privé de pension. Libéré en 1951, amnistié par décret du 1er septembre 1959, il mourut presque centenaire à Castillon la Bataille en Gironde le 30 juillet 1977. L'Amiral de Laborde qui avait reçu le rang d'Amiral au mois de juin 1939 fut nommé grand croix de la Légion d'Honneur le 1er janvier 1940 alors que depuis quatre mois sévissait la drôle de guerre pendant laquelle la flotte française bombardait la flotte italienne en juin 1940 à Genes au lendemain de la déclaration de guerre de l'Italie à la France. Voici la Notice officielle du service historique français.

« L'Amiral Jean de Laborde est né à Chantilly le 29 novembre 1878. Entré à l'école navale le 1er octobre 1895, il fit campagne en Extrême-Orient sur le *d'Entrecasteaux*, le *Pascal* et le *Bengali*, notamment à Quang - Tchéou - Wan en 1899 et à Takou (1900-1901). A son retour en France, il repart en 1930 sur la *Manche*, stationnaire de Terre Neuve et d'Islande, puis suit en 1904 le cours des officiers fusiliers avant d'embarquer à l'escadre du Nord, successivement sur le contre-torpilleur *Bombarde* puis sur le *Jaureguiberry*.

Promu Lieutenant de Vaisseau le 3 septembre 1908, il séjourne un an en Espagne pour acquérir son brevet d'interprète de langue espagnole, puis fait campagne au Maroc sur le *Dupuy de Lome* et la *Marseillaise* et de nouveau en Extrême-Orient sur le *Dupleix* en 1911-1912. Au cours de cette campagne, il exécute en 1912, à Saïgon, des vols sur monoplane qui le font remarquer et lui valent un témoignage officiel de satisfaction du ministre, puis la croix de chevalier de la Légion d'Honneur. Au mois de juin 1914, il est gravement blessé au cours d'un essai d'envol de la plateforme de *La Foudre*.

Remis de cette blessure, il servira pendant toute la guerre dans l'aviation. En 1915, il commande une escadrille dans le 1er groupe de bombardement, puis le centre d'aviation maritime de Dunkerque, les patrouilles aériennes de la zone des armées du Nord (1917-18) et enfin, le centre d'aviation maritime de Saint-Raphaël (1918-1921). Il est cité à l'ordre de l'armée par le Général Joffre, le 18 mars 1915, par le Général de Langle de Cary le 19 avril de la même année et par l'Amiral Lacaze le 16 novembre. En 1917, il reçoit deux nouvelles citations.

Promu Capitaine de vaisseau en 1923, il exerce le commandement du porte-avions *Béarn* de 1926 à 1928 puis prend, comme Contre Amiral, le commandement du secteur de défense de Toulon.

En 1930, il commande la 2e escadre, puis est fait Vice-Amiral en 1932 et devient Préfet Maritime en Tunisie jusqu'en 1936 où il reprend à Brest le commandement de l'escadre de l'Atlantique.

En 1938, il est Inspecteur des Forces Maritimes puis, à la mobilisation de 1939, reçoit le commandement des Forces Maritimes de l'Ouest, avec P.C. à Brest. C'est lui qui devra assurer le 18 juin 1940, l'évacuation des 83 bateaux de guerre et des 43 bâtiments de commerce qu'il faut soustraire à l'invasion allemande. Il se replie sur Casablanca à bord du torpilleur *Le Hardi* avec lequel il assure l'escorte du *Jean Bart* qui vient de s'échapper de Saint-Nazaire dans des conditions mémorables.

Au mois de juillet 1940, à la suite de la crise provoquée par l'attaque de Mers el Kébir, l'Amiral de Laborde est envoyé à Dakar avec le titre de commandant en chef des Forces Maritimes des Tropiques pour y réorganiser le commandement de façon à ce qu'il soit prêt à toutes les éventualités. Cette mission ne dure que quelques semaines.

Au mois de septembre 1940, il prend le commandement des Forces de Haute Mer qui rassemblent à Toulon l'ensemble des navires de guerre demeurés armés malgré l'armistice. Il mit sa marque sur le *Strasbourg*.

Normalement, l'Amiral de Laborde devait prendre sa retraite le 19 novembre 1940, ayant atteint la limite d'âge de son grade (62 ans). En raison des circonstances, il fut maintenu en activité pendant deux ans. Il devait se retirer le 13 novembre 1942 pour être remplacé au commandement des Forces de Haute Mer par le Vice-Amiral Couton. Mais à la suite des débarquements alliés en Afrique du Nord survenus le 8 novembre, ce mouvement ne fut pas exécuté, et

c'est dans ces conditions qu'il se trouvait encore en fonction à bord du *Strasbourg* le 27 novembre 1942.

Après le sabordage, l'Amiral de Laborde fut emmené par les Allemands en résidence forcée à Aix-en-Provence, puis rendu à la liberté quelques jours plus tard sous réserve de ne pas résider à Toulon.

A la libération, l'Amiral de Laborde fut arrêté et incarcéré à Fresnes. Jugé par la Haute Cour de Justice, il fut condamné à mort le 27 mars 1947, mais bénéficia de différentes remises de peine et, après sept années d'emprisonnement, recouvra sa liberté.

Le bilan du sabordage

Le bilan du sabordage s'établit comme suit: trois cuirassés: le «Dunkerque», le «Strasbourg» et le «Provence»; huit croiseurs «Colbert», «Dupleix», «Foch», «Algérie», «Jean de Vienne», la «Galissonnière», la «Marseillaise» et le

«Mogador»; 17 contre-torpilleurs de 16 torpilleurs, 16 sous-marins, 7 avisos, 3 patrouilleurs, une soixantaine de transports, pétroliers, dragueurs, remorqueurs, se livrèrent à ce que de Gaulle appelle «le suicide le plus lamentable et le plus stérile». Pour être complet signalons qu'un contre-torpilleur, 1 torpilleur et 5 pétroliers, qui n'avaient pu être sabordés, servirent aux Allemands. Au total 90 bâtiments sabordés, soit près de 250.000 tonnes ou la moitié des forces navales françaises.

A Berlin, l'instrument qui justifiait un armistice modéré accordé à la France ainsi que la zone libre où évoluait une modeste armée (avec le futur Maréchal de Lattre de Tassigny dans ses rangs) voyait leur faible menace neutralisée.

A Vichy le gouvernement désormais privé d'atout entendait définitivement sonner le glas de son maigre pouvoir; A Londres ce fut un grand soulagement, et dans la France profonde, un sentiment d'amertume...

Paul Eygenraam.



G **GOEKINT**
G R A P H I C S

Tijdschriften
Boekwerk
Jaarverslagen
Reclame- en
Handelsdrukwerk

Industriepark
8400 Oostende
Tel. (059) 50 89 60
Fax (059) 50 89 63

COLUMBUS EN FILATELIE

Columbus, die alle berichten van zijn collega's zeevaarders in zich heeft opgezogen, is klaar voor de uitdaging, voor een onbekend avontuur dat later een gecompliceerd misverstand zou blijken. En dat na jaren van studie en observatie, en dan vooral de reisverslagen van Marco Polo van het einde van de 13de eeuw.

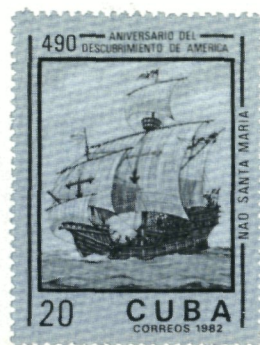
Hij wist dus dat aan de oostkust van Azië Cathay lag. Voor de kust van Cathay lag Cipango (Japan), het fabelachtige land waar de huizen gouden daken hadden. Ten zuiden van Cathay lagen de grote archipels en Indië.

Als men dus vanaf het Iberisch schiereiland in westelijke richting voer, zou men eerst op Cipango en de omringende eilanden stuiten, daarna aankomen in het land van een grote Khan, nazaat van Kublai Khan, en langs de kust van Cathay Zuidoost-Azië en de archipels kunnen bereiken. Zo eenvoudig moest dat zijn.

Het trio

De plaats Palos moest drie schepen ter beschikking stellen, met bemanning. Martin Pinzón, een redder uit Palos die zelf ook enige ambities koesterde als ontdekkingsreiziger, zorgde dat een en ander er ook werkelijk kwam. Drie karvelen werden gereed gemaakt: de Pinta, de Niña en de wat grotere en tragere Santa Maria. Op schepen werden in die tijd geen namen aangebracht. Zij waren bekend onder de bijnamen die ze van de zeelui kregen, ook de schepen van Columbus. Die moet er niet erg gelukkig mee zijn geweest. La Pinta betekende in zeemansoren een opgeverfde dame (lees: hoer). De Niña stond officieel bekend als Santa Clara, maar

Niña «grietje», klonk zeelui aange-naam-dubbelzinniger in de oren. En wat de Santa Maria betreft, die heette aanvankelijk Gallega, de Gallische. Misschien was het schip in Gallicië gebouwd. Maar het ging ook over de tongen als de Marie Galante. En dat was een verwijzing naar dames van lichte zeden. Hoe de schepen er precies uitzagen weet niemand. Maar je kan je wel een beeld vormen. Een karveel was zowat 21 meter lang en 7 meter breed. Het had een diepgang van ongeveer 2 meter. Meestal voerde het drie masten die in de kiel waren vastgeankerd.



La Santa Maria

De Santa Maria zou het admiraalschip geweest zijn. Het was een dikbuikig scheepje, met een hoog voor- en achterdek. De bemanning bestaat overwegend uit Basken en Andalusiërs. Het was zeer moeilijk geweest een bemanning te vinden. Men waagde zich met een vreemdeling niet graag op onbekende zeeën. Het was een zeer gemengd gezelschap van avonturiers en boeven dat zich aan boord bevond. De koningen worden gerepresenteerd door enkele officieren en een inspecteur. Een notaris zal de

ontdekkingen officieel registreren. Tolken, het Arabisch, Grieks en Hebreëws machtig, zullen zich verstaanbaar moeten kunnen maken bij de mensen die ze zullen aantreffen, zoals de Grote Khan, voor wie Columbus van het koningspaar speciale geloofsbrieven meekrijgt. De bemanningslijst ziet er als volgt uit:

Santa Maria:

— Diego de Arana, Groot Aguazil van de vloot, neef van Columbus

— Pedro Gutteriez, opzichter van de koninklijke meubelkamer

— Fernand Perez Matheos, een onrustige en afgunstige geest

— Sancho Kuiz, verzot op de dienst

— Juan de la Cosa, bijgenaamd «De Biscajer» ervaren in de theorie, waterbeschrijver.

— Luis de Torres, een bekeerde jood, die Latijn, Grieks, Arabisch, Koptisch en Armenisch kende, fungeerde als tolk

— Castillo, officiële metaalkundige, goudsmid te Sevilla

— Alonzo, middelmatig geneesheer

— Juan, heelmeeester

— Franciscus Ximenis Roldan, Diego de Salsedo, schildknappen van Columbus

— Jacomo, Genuaan, equipagemee-ster,

— scheepstimmerman

— Timmermansbaas

— Kalefateraarsbaas

— Wapensmidbaas

— Kuiper

verder 40 matrozen en scheepsjongens van hogergenoemd allooi waaronder 1 Engelsman Tallarte de Lajes en 1 Ier William Ires, 2 Portugezen, en Sebastiaan uit Majorca, twee bedienden en 1 kok.

Pinta:

— Martin Alonzo Pinzon, kapitein

— Franciscus Martin Pinzon, luitenant

— Garcia Xalmentio, geneesheer

— Garcia Hernandez van Palos, pro-

viandmeester

- Garcia Hernandez (een andere)
- Garcia Vallejo, helper
- Garcio Alonzo, hoofdbootman
- Garcia Diego, bootsman
- Gomez Rascon en Christobal Quintero, eigenaars van het vaartuig
- Juan Quintero
- Diego Fernandez
- Colmenero
- Diego Bermudez
- Bartolomeus Colin
- en anderen

totaal 30 man, officieren inbegrepen Niõna:

- Vincent Yanez Pinzon, kapitein + 24 man, vrienden en buurlieden van Pinzon

Het ruime sop

Het verloop van deze expeditie is door Columbus minutieus genoteerd. Zowel het originele journaal als de op verzoek van Koningin Isabella vervaardigde kopie zijn in de zestiende eeuw echter verloren gegaan. Gelukkig heeft de inhoud ons toch goeddeels bereikt, en wel dank zij Fray Bartolomé de las Casas. Deze priester-historicus heeft het journaal onder ogen gehad en in de jaren 1530-1540 een transcriptie en bewerking gemaakt. Er zijn geen aanwijzingen dat de las casas de tekst van Columbus bewust heeft gemanipuleerd.

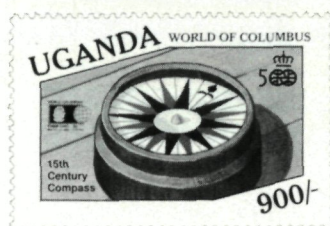
De technische notities van Columbus vormen een zeer belangrijk aspect van het journaal. Hij wilde voor zichzelf en voor anderen vastleggen hoe te varen om de route naar de door hem ontdekte gebieden te volgen. Vandaar zijn nauwkeurige registratie van windrichting, vaarrichting en de per dag afgelegde afstand-waarbij hij overigens op de heenreis een «dubbele boekhouding» voert: één met de echte afstand, en één met een gefingeerde, kortere afstand zoals hij die bekendmaakte aan de bemanning. Die zou immers sneller in paniek geraken naarmate de afstand vanaf het Iberisch schiereiland bij het nog steeds ontbreken van land-in-zicht groter zou zijn.

Heel vroeg in de ochtend zeilden op drie augustus 1492 de scheepjes de Spaanse haven Palos uit, voorop Co-



Columbus scheept in

lumbus' vlaggeschip de Santa Maria, gevolgd door de kleinere karvelen Pinta en Niõna. Met het Maltezerkruis op de zeilen, de banier van het koninkrijk Castilië en het vaandel van Hunne Katholieke Majesteiten in de top, begon de gevaarlijkste zeereis die ooit ondernomen was, want nu kon men niet langer de kust volgen. Als het land was verdwenen werd het moeilijker de koers te bepalen. Normaal schatte men met het kompas de richting van de weg die men op 24 uur aflegde. Een zandloper mat de tijd. Een scheepsjongen hield die ononderbroken in het oog. Hij moest de uren afroepen. En het tuig tijdig omdraaien.



Een zandloper meet de tijd

Tot zonsondergang zeilden ze met een krachtige wind 60 mijl of 15 legua's naar het zuiden en vervolgens naar het zuidwesten en zuiden ten westen, wat de koers is naar de Canarische eilanden.

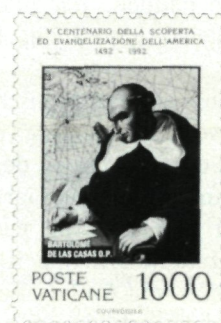
Alle zeelieden van het Iberisch schiereiland rekenden 4 Romeinse mijlen als 1 Portugese mijl, de legua. Men nam aan dat de Romeinse mijl 1479,25 meter was.

Op maandag 6 augustus sprong het roer van het karveel Pinta, met Martin Alonso Pinzón aan boord, uit zijn bevestiging. Dit zou, zo luidden de

verdachtmakingen, het werk zijn van Cristobal Quintero, de eigenaar van het karveel, die aan deze reis met tegenzin begonnen was. Het werd opnieuw vastgemaakt.

De volgende dag raakte het roer weer los en het werd weer vastgemaakt. Ze zeilden verder en keken uit naar het eiland Lanzarote, een van de Canarische Eilanden. In dit etmaal werden 25 legua's afgelegd.

Op woensdag 8 augustus waren de stuurlieden van de drie karvelen het er niet over eens hoever ze wel gevorderd waren. De admiraal had naar Gran Canaria willen varen om daar het karveel Pinta achter te laten omdat het niet goed zeilde, lek was en omdat het roer niet goed werkte. Hij had het daar willen vervangen door een ander karveel, als dat kon gevonden worden. De Pinta werd in orde gebracht dankzij de grote inspanningen van de bemanning.



Heeft Las Casas zich vergist?

Meer dan waarschijnlijk maakt Las Casas een vergissing als hij beweert dat de Pinta een andere tuigage kreeg tijdens de werkzaamheden.

Niet de Pinta maar de Niõna werd anders getuigd. Latijns getuigde of langsscheepsgetuigde schepen hebben driehoekige zeilen en ra's die een hoek maken van 45 tot 60 graden ten opzichte van het dek.

De ra's van vierkant getuigde schepen lopen evenwijdig met het dek. Vierkant getuigde schepen zijn gemakkelijker te besturen, Latijns getuigde schepen kunnen dichtter aan de wind zeilen.

Het was donderdag 6 september toen ze 's morgens uit de haven van Gomera vertrokken richting Indië.

Op zaterdag 8 september wakkerde de wind aan vanuit het noordoosten.

De koers werd naar het westen gezet. Columbus zeilde op gegist bestek. De afgelegde afstanden kon hij alleen maar schatten en niet precies meten maar, naar later bleek, bedroeg zijn foutmarge amper negen procent. Voor de navigatie gebruikte hij enkel het kompas, waarbij hij zich goed bewust was van de afwijking tussen het geografische en het magnetische noorden. Hij gebruikte zelden zijn kwadrant. De boeg had het zwaar te verduren van overkomende zeeën en dit belemmerde de vaart. Dit etmaal werden er slechts 9 leguas afgelegd. De volgende dag werden 15 leguas gepresteerd, maar de admiraal besloot minder dan het afgelegde aantal bekend te maken, zodat de bemanning niet ongerust zou worden en de moed niet zou verliezen als de reis lang ging duren. Op maandag 10 september werden 60 leguas afgelegd, maar de bemanning werd medegedeeld dat 48 leguas gerealiseerd werden.

Op dinsdag 11 september ziet de expeditie een stuk hout voorbijdrijven. Een restant van een schip... Duister voorteken.



Op 13 september vertoonden de kompassen een afwijking

Op 13 september toen het al nacht werd vertoonden de kompassen een afwijking naar het noordwesten en in de ochtenduren een kleine afwijking naar het noordoosten. De volgende dag meldden de zeelui van de Niña dat ze een rabo de Junco (een tropische vogel) hadden gezien. Zondag 16 september viel er veel regen en voor het eerst zag men langs de schepen plukken helgroen gewas drijven, die naar het leek nog maar kort geleden van het land waren losgeraakt.

's Maandags zag men weer gewas drijven. De scheepvaarders dachten dicht bij land te zijn. Het kompas vertoonde echter een afwijking van een hele streek. De oorzaak moet worden

gezocht in de veranderlijkheid van de poolster, niet van de kompassen.

De schepen zeilden om het hardst om als eerste land in zicht te krijgen. De opvarenden zagen veel dolfijnen. We schrijven ondertussen woensdag 19 september, toch werden er op deze dag slechts 25 leguas afgelegd want de wind was zwak. De admiraal wilde geen tijd verliezen met tegen de wind in te kruisen om uit te vinden of daar land was, ook al stond het voor hem vast dat naar het noorden en naar het zuiden meerdere eilanden lagen (wat in feite ook zo was, hij voer ertussen door). Hij wilde zo vlug mogelijk Indië bereiken. Als er eilanden waren, liepen die niet weg en kon hij ze aandoen op de terugreis. De stuurman van de Niña hield het erop dat hij 440 leguas van de Canarische Eilanden was, die van de Pinta schatte 420, en de stuurman van de Santa Maria 400 precies.



De opvarenden zagen veel dolfijnen.

Op 20 september werd de koers westen ten noorden en westnoordwest aangehouden volgens het logboek van de admiraal. De wind was erg veranderlijk. Er werden maar 8 leguas afgelegd op deze dag. De volgende dag was het quasi windstil. Ze zagen een pelikaan en een walvis.

Op zaterdag 20 september stuurde hij een westnoordwestelijke koers en was hij tevreden met de opgestoken tegenwind want het scheepsvolk raakte erg verontrust door de gedachte dat over deze wateren nooit een wind zou blazen die nodig was voor de terugreis naar Spanje.

Komfort moesten de opvarenden van Columbus vlootje niet verwachten. Wel het tegendeel. Het dek van zo'n karveel was vóór en achter overdekt. Het middendeel stond bloot aan weer en wind. Er was slechts één kajuit, in

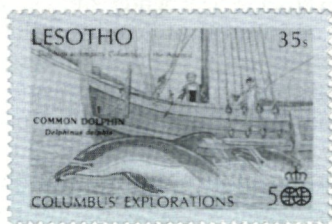
het overdekte deel achteraan. Die was voor de kapitein of de admiraal. Via die kajuit had je toegang tot een hoger achterdek, dat met een stevige balustrade van de rest van het schip was afgescheiden. Alleen wie manoeuvres leidde mocht hier komen. Het droeg de veelzeggende naam Alcázar en was inderdaad een soort versterkte ruimte. De bemanningen wilden wel eens morren. Beneden, op het hoofddek, bevond zich de toegang tot een ruim. Daar kon je lopen als je wat gebukt ging. Het was ingedeeld in ruimten. Aan de voor- en achterkant bergplaatsen voor munitie, gereedschap en voedsel. In het midden een ruimte waar matrozen, werklui, knechten, bedienden, scheepsjongens en pages hun matjes en mantels spreidden om te slapen. Zijn behoefte deed men in teilen of overboord. Ongemakken als braken en diarree konden voor onaangename verrassingen zorgen. Verluchtingsgaten in de scheepsromp waren er nauwelijks. De stank was meestal zo erg dat de bemanning, als het even kon, naar boven trok, en onder de blote hemel sliep. Onder dit alles lagen, in het grote ruim, de voorraden, grote wijnvaten, tonnen, kannen en kruiken, en ook de waren die men met onbekende volkeren zou ruilen. Ratten en kakkerlakken leefden samen met de mensen.

Aan de boeg was er een klein fornuis. Zo kon men als het weer kalm was, koken. Scheepsbeschuut, gezouten vlees, erwten, olie en sperziebonen vormden het menu. Als het kon werd er gevestigd. Water werd gewoonlijk slecht, daarom was wijn de aangewezen drank. Het was een ongezond dieet.

Scheurbuik werd veroorzaakt door een gebrek aan vitaminen, want het menu vertoonde een schrijnend tekort aan groente en fruit.

Deze ziekte was de schrik van alle zeevaarders. Weekheid, zwellingen en bloedingen aan het tandvlees, loskomende tanden, soms bloedingen aan de benen waren de alom gevreesde symptomen.

Maandag 24 september werd een westelijke koers aangehouden, er werden veel stormvogels opgemerkt. Dinsdag was het vrijwel windstil. Later kwam de wind opzetten. Toen de zon onderging, verscheen Martin Alonso op de achterplecht van zijn schip en eiste vol vreugde de uitgelopen premie op want hij had land ontdekt.



Er werden veel stormvogels opgemerkt.

De admiraal gaf opdracht de koers te wijzigen naar het zuidwesten waar het land verschenen was. Ze zagen veel dolfijnen en andere vissen. Men schatte zich 25 leguas van het ontwaarde land.

Na de middag van de volgende dag begon men te beseffen dat wat ze land genoemd hadden in feite lucht was.

Maandag 1 oktober: de drie schepen vergelijken hun berekeningen.

De Santa Maria berekent de afgelegde afstand vanaf de Canarische eilanden op 578 mijl, de Pinta op 634 mijl en de Niña op 540 mijl. Columbus schat de afstand op 707 mijl, maar hij vertelt dat het er slechts 578 zijn om zijn matrozen niet aan het schrikken te brengen.

Het was al 6 oktober en steeds werd een westelijke koers aangehouden. Martin Alonso stelde voor om zuidwest ten westen te varen om zo Cipango te bereiken, maar de admiraal wou liever eerst het vasteland bereiken en later de eilanden aandoen. Het bleef dus west.

Land in zicht

De volgende dag, zondag 7 oktober, werd op het karveel Niña,

dat voorop ging omdat het een snel zeilend schip was - alle drie voeren ze zo snel als ze konden, om als eerste land te zien en de beloning te verdienen die door de koning en koningin was uitgelooft voor wie als eerste land ontdekte - bij zonsondergang een vlag naar de top van de mast gehesen en de lombard (een klein kanon met een bereik van 300 meter) afgeschoten, wat het teken was dat ze land in zicht hadden. Zo had de admiraal het bevolen.

Omdat ze in de middag het land dat het karveel Niña meende ontdekt te

hebben niet gezien hadden stemde de admiraal er mee in om de westelijke koers te verlaten en de Stevens te wenden naar het westzuidwesten, met de bedoeling die koers twee dagen aan te houden. In dit etmaal legden zij 28 leguas af.

Maandag 8 oktober leek het drijvend gewas heel vers. Veel kleine vogeltjes van soorten die op het land leefden werden gezien.

Op 10 oktober werd de westzuidwestelijke koers aangehouden.

De bemanning klaagde over de lengte van de reis, de stemming onder de zeelieden werd hoe langer hoe slechter en er dreigde muiterij. Toen kreeg Columbus de keuze: binnen de drie dagen land vinden, of terug keren. Aangenomen wordt dat beide Pinzons dit ultimatum stelden. Zij hadden als leden van een invloedrijke familie uit Palos, meer greep op de bemanningen dan Columbus. Die was tenslotte een vreemdeling. Opmerkelijk was dat er vooral ontevredenheid was op de Santa Maria. Daar voerde Columbus het bevel. De bemanning kwam voornamelijk uit Noord-Spanje. Op de Niña en de Pinta, bemand en geleid door Andalusiërs, waren er geen tekenen van muiterij. Althans niet tot 10 oktober. Want dan was de ontevredenheid algemeen. Door een grote overredingskracht wist Columbus de opstandigen waaronder zich ook enkele van zijn officieren bevonden, onder de duim te houden. Hij herinnerde aan de beloningen die hen te wachten stonden. Hij voegde eraan toe dat klagen niet zou helpen, want hij was op weg gegaan om Indië te vinden en daarom moest hij verder blijven varen tot hij het met Gods hulp gevonden had.



De Pinta heeft land gezien!

Doordat het karveel Pinta sneller vaarde en een voorsprong had op de admiraal, was dit het schip dat land ontdekte op 11 oktober en het liet we-

ten aan de admiraal met de voorgescreven seinen.

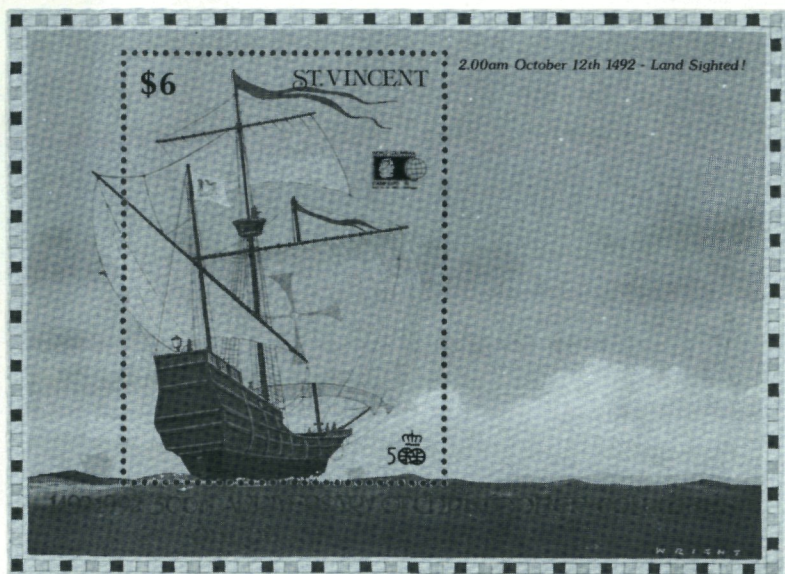
Wel is het zo dat de admiraal al om tien uur in de avond een lichtje had gezien terwijl hij op het achterdek stond, echter zo vaag dat hij niet met zekerheid kon zeggen dat daar land was. De koninklijke controleur kon het echter niet ontwaren. De matroos die het eerste land had gezien had recht op een zijden wambuis en tienduizend maravedis of een vol jaar-geld. (ca 574 daglonen voor een gewone man). Volgens het Columbus-logboek was matroos Rodrigo de Triana van de Pinta de eerste die land zag. Zijn echte naam was vermoedelijk Juan Rodriguez Bermejo. Maar Columbus eigende zich het eerste waarnemerschap toe. In elk geval kon matroos Bermejo de premie op zijn buik schrijven.



Matroos Rodrigo de Triana maakt aanspraak op de premie.

Om twee uur na middernacht verscheen het land op een afstand van ongeveer 2 leguas. Nu galmen bevelen door de nacht, de zeilen worden binnengehaald. Men wacht op de morgen. Bange uren verstrijken, want wat voor verrassingen zal de nieuwe dag brengen?

Wekenlang hebben zij niets anders gezien dan lucht en water, en nu vertoont zich in het stralende licht van de ochtend een paradijselijk eiland. Een klein eiland dat in indianentaal Guanahani genoemd werd. De bewoners zagen bevreesd en tegelijk benieuwd hoe de gevaarten voor anker gingen in de baai. Columbus noemde dit eiland San Salvador. De identiteit ervan is nog steeds niet met zekerheid vastgesteld: belangrijke kanshebbers zijn Samana Cay en Watling Island, dat zich in 1926 heeft omgedoopt tot San Salvador. Algauw zagen ze naakte mensen. De Admiraal ging aan land in de bewapende sloep,



Bevelen galmen door de nacht.

met Martin Alonso Pinzón en diens broer Vicente Yañez, die kapitein was op de Niña. De Admiraal had de koninklijke standaard bij zich en de kapiteins hadden elk een vlag met een groen kruis erop. Op dit ogenblik werden ook alle rechten van kracht, die de koning voor hem schriftelijk heeft vastgelegd, hij is Grootadmiraal van de westelijke Oceaan, vicekoning van alle nieuwontdekte landen. Geen van de diep ontroerde mannen vermoedde op dat ogenblik, dat ze meer ontdekt hadden dan slechts een nieuwe zeeweg, dat ze aan de poort van een nieuwe wereld stonden. Ze zagen ook overdadige groene bomen, veel poelen en diverse soorten vruchten.

Taíno!

Al snel verzamelden zich een menigte eilandbewoners die hen begroetten met een eerbiedig 'Taíno, Taíno' ofwel 'Welkom in Vrede'. Columbus gaf aan enkelen van hen rode mutsen en glazen kralen die ze op hun borst bevestigden. Later zwonnen ze naar de sloepen en brachten papegaaien, kluwens katoendraad en speren in ruil voor glazen kralen en belletjes. Ze droegen geen wapens en kenden

die van de Spanjaarden niet, toen men ze zwaarden liet zien pakten ze die beet bij het scherp, zodat ze zich in hun onwetendheid bezeerden. Ze zijn dienstvaardig en vlug van begrip. De Spanjaarden zagen op dit eiland geen andere dieren dan papegaaien. De admiraal zag dat sommigen een klein gouden sieraad droegen, in een gaatje dat in de neus was gemaakt. De tolk Luis de Torres, die vloeiend Arabisch sprak, kon aan hun taaltje geen touw vastknopen. Arabisch was nochtans de handelstaal in Indië voor de inkoop van specerijen, zijde en smaragd, de kostbare handelswaar waar deze bijzondere westwaartse expeditie om begonnen was. Dit was het eerste teken van het grote misverstand.



De ontmoeting van hemelse wezens en Indiërs.

Zo vond op vrijdagavond 12 oktober een idyllische ontmoeting plaats die berustte op een wederzijds mis-

verstand. De Taíno's, zoals ze door de Spanjaarden werden genoemd, dachten dat zij werden bezocht door hemelse wezens en Columbus dacht dat hij 'Indiërs' ontmoette op een vooreiland van het vasteland van Azië. Daarom noemde hij de eilanden die hij op deze reis ontdekte Antillas, ante islas, ofwel vooreilanden, terwijl de bevolking voortaan Indianen heette.

Columbus zou de westelijke koers voortgezet hebben en dus op het Noordamerikaanse continent aangekomen zijn als sommige Taínos geen gouden sieraden zouden gedragen hebben. Gevraagd naar de herkomst van deze sieraden wezen de bewoners naar het Zuiden. Door dit gebaar werd het historisch verloop van de kolonisatie van Amerika bepaald. De ontdekking van een Nieuwe Wereld mocht Columbus genoeg zijn, de bemanning en het verre moederland wilden vooral geld zien. Met lege handen terugkomen kon niet.



Goud in het Zuiden?

Het was de uitdrukkelijke wens van koningin Isabel dat de nieuwe mensen tot het Christendom zouden worden bekeerd, maar koning Fernando had daaraan toegevoegd dat de expeditie Spanje geen verlies mocht brengen, dat wat er ook gebeurde de onderneming op zijn minst zichzelf moest bedruipen. De koning dacht daarin net eender als inzake de Inquisitie: zo'n idealistische instelling was prachtig, maar mocht geen aanslag op de schatkist betekenen. Voorlopig mocht de missie in geen geval geld kosten, en Columbus besefte dat terdege.

Wordt vervolgd...

Oppermeester (b.d.) A. Jacobs.



**L'Assureur
sans Frontières**

**De Verzekeraar
zonder Grenzen**

•

**Au service
de vos intérêts
et de votre courtier**

•

**Voor de behartiging
van uw belangen
en die van uw makelaar**

Tour Louise, Avenue Louise, 149
1050 Bruxelles

Louizatoren, Louizalaan, 149
1050 Brussel

UNITED STATES FRIGATE CONSTELLATION

«Het fregat
CONSTELLATION is
waarschijnlijk de
belangrijkste schakel
tussen de United States
Navy en het
Amerikaanse volk i.v.m.
de eerste historische
inspanningen om onze
vrijheid te vrijwaren.
Uw hulp is nu meer dan
ooit vereist om deze
grote vrijheidsstrijder te
behouden en te
verzorgen in zijn
terechte positie als het
trotse symbool van de
Amerikaanse
vastberadenheid om het
recht te doen
eerbiedigen en de
onafhankelijkheid te
behouden. Het is
belangrijk om de
Constellation in zijn
volle glorie te herstellen
en te laten voortleven
opdat dank zij dit schip

de komende
Amerikaanse generaties
hun inspiratie mogen
vinden voor grote
daden van morele
waarde en moed zoals
de mensen die aan
boord van dit schip
hebben gediend en
gefallen zijn».

De Constellation (1914)



Op 27 maart 1794, dus bijna twee eeuwen geleden, werd de bouw van dit fregat goedgekeurd door het Amerikaans Congres.

De tewaterlating had plaats op 7 september 1797 in Baltimore, niet ver van de «Baltimore's Inner Pier», waar dit prachtige schip met zijn zeer glorieus carrière sinds 9 augustus 1955 wordt bewaard en in ere gehouden als een blijvend aandenken aan het roemrijk verleden van de grootste democratie ter wereld: de Verenigde Staten van Amerika.

De bouw van zes nieuwe, zogenaamde 204-voet fregatten (= 62 m) werd door het Congres goedgekeurd in 1794. Zij hebben de volgende namen ontvangen: Constitution, Constellation, United States, Congress, President en Chesapeake. Deze schepen werden ontworpen door Joshua Humphreys, een ervaren scheepsbouwer uit Philadelphia.

Als «fregat» was hun bouw en uitrusting erop voorzien om een gelijkwaardige tegenstander te kunnen weerstaan of overwinnen, doch ook om in geval van een te grote overmacht een snelle terugtocht te waarborgen, zodanig dat het schip niet verloren zou gaan.

De eerste drie die te water werden gelaten werden de Constitution, de Constellation en de United States, alle drie in 1797.

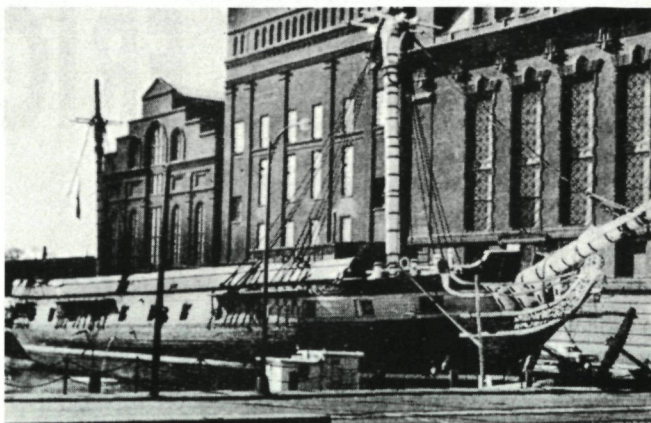
Het was op 26 juni 1798 dat de Constellation haar eerste zeereis ondernam onder het bevel van Kapitein Thomas Truxtun.

De USS TRUXTUN (CGN 35) gebouwd tussen 1963 en 1967 houdt de herinnering aan deze bekwame zee-officier nu nog altijd levendig.

Oorspronkelijk als fregat gebouwd (DLGN = Destroyer Leader Guided Nuclear) werd dit schip in 1975, gezien zijn tonnemaat, als kruiser geklasseerd (CGN = Cruiser Guided Nuclear / kruiser geleide wapens met atoomaandrijving).

Volgens de laatste berichten zou de USS TRUXTUN in de loop van 1992, na 25 jaar trouwe dienst uit dienst zijn genomen.

In 1798 woedde een bittere strijd in de Caraïbische Zee: Franse oorlogsschepen en kapers vielen regelmatig de Amerikaanse schepen aan die daar voorbij voeren. Daarom werd de



De Constellation nu.

Constellation naar dit gebied gestuurd om hieraan het hoofd te bieden.

De Constellation behaalde een belangrijke overwinning op het Franse fregat «L'INSURGENTE» op 9 februari 1799 bij het eiland Nevis, dat deel uitmaakt van de Leeward-eilanden in de Caraïbische Zee.

Het jaar daarna op 1 en 2 februari 1800 moest wederom een Frans fregat het onderspit delven bij Gouadeloupe, dus in dezelfde omgeving.

Kapitein Thomas Truxtun die nu de Constellation onder zijn hoede kreeg, had gedurende de Amerikaanse onafhankelijkheidsoorlog (1775-1783) het bevel gevoerd over verschillende Amerikaanse oorlogsbodems.

(Terloops weze gezegd dat de strijd om de onafhankelijkheid eindigde op 3 september 1783 met de erkenning door Londen van de «Verenigde Staten» (13) na de ondertekening van het verdrag van Versailles.)

Die kapitein Truxtun genoot een zeer goede faam. Hij was een ervaren en bekwaam gezagvoerder - zeker streng doch tevens zeer rechtvaardig: werkelijk een uitstekende reputatie die hij telkens opnieuw zou blijven bewijzen.

Van het ogenblik - 26 juni 1798 - dat hij dit prachtige schip onder zijn gezag kreeg, startte hij onmiddellijk met de opleiding van de bemanning, zodat iedereen tegen zijn taak opgewassen zou zijn op het ogenblik van de eerste confrontatie met de vijand. Gelukkig kreeg hij, enige tijd op zee, de mogelijkheid om van schip en mannen een hecht en efficiënt geheel te maken dat mee kon zorgen voor het

behoud van de Amerikaanse scheepvaart in dit uiterst bedreigde gebied.

Door de overlevering zijn de getuigenissen opgetekend dat inderdaad de ganse bemanning - toen het schip zijn «gevechtsstation» bereikte - klaar was, ja zelfs verlangde de vijand te ontmoeten en te bekampen.

Het moet ongetwijfeld een ogenblik van uitzonderlijke spanning en geladenheid zijn geweest voor Kapitein Truxtun toen, op die bewuste 9de februari 1799, een zeil werd waargenomen in de omgeving van het eiland Nevis. De Constellation zette onmiddellijk de achtervolging in met iedereen op zijn gevechtspost!

De tegenstander bleek één van de beste en snelste Franse fregatten te zijn, nl. de «L'INSURGENTE» met 40 stuks geschut.

Na amper een uur strijd en dank zij verschillende goed gerichte salvo's werd het Franse schip tot overgave gedwongen: een mooie overwinning voor schip, kapitein en bemanning.

Dit was eigenlijk de eerste belangrijke overwinning ter zee van de US Navy op een vijandelijk en geducht oorlogsschip.

Kapitein Truxtun en de Constellation werden als nationale helden doorheen het ganse land gelauwerd en hun roem bezongen.

Nog meer dan een materiële overwinning werkte het psychologische effect als versterking van het moreel van het Amerikaanse Volk en gaf een nieuwe betekenis aan hun zin voor nationale trots en bewustzijn.

Een jaar later reeds behaalde Kapitein Truxtun met zijn Constellation een tweede belangrijke overwinning in volle zee!

Op 1 en 2 februari 1800 was de tegenstander ditmaal het machtige met 52 stuks geschut uitgeruste fregat met de passende naam «La Vengeance».

Na een verbitterde strijd die meer dan vijf uur duurde, wist het Franse fregat, heerlijk gehavend en nog nauwelijks drijvend, dank zij de invallende duisternis op het nippertje aan een totale verwoesting te ontkomen.

Het merendeel van de bemanning was dood of gekwetst.

Deze wapenfeiten kwamen op een belangrijk ogenblik in de geschiedenis van de jonge Amerikaanse natie. Zij hielden voor de ganse wereld een duidelijke boodschap in, namelijk dat de Verenigde Staten hun vrijheid en hun verworven rechten ten allen tijde en ten allen prijze zouden verdedigen.

Het moge als een zuiver toeval worden beschouwd dat Harper, een lid van het Congres, één week voor dat de Constellation uitvoer, verklaarde «Millions for Defense, not one cent for tribute». Deze ondertussen be-roemde uitspraak zou men kunnen vertalen als «miljoenen voor defensie, geen cent voor tol».

De akties van de Constellation gaven deze woorden plots een bijna legendarische betekenis die iedere Amerikaan ten volle begreep en steunde.

Hetgeen voorafgaat zijn wapenfeiten uit de gelukkig lang vergeten en weinig bekende «Quasi-oorlog» met Frankrijk (1798-1801).

De Constellation kreeg van zijn tegenstanders de bijnaam van «American Racehorse», als compliment bedoeld.

Inderdaad, de Franse zeelui waren telkens weer verrast door haar snelheid, wendbaarheid, zeil kwaliteiten en uithoudingsvermogen die alle respekt afdwongen.

Het mag worden gezegd dat dit schip in zijn lange loopbaan nooit, maar dan ook nooit een zeeslag heeft verloren.

Na deze belangrijke episode in haar jonge leven, vertrok de Constellation naar een ander werelddeel, naar Afrika, meer bepaald naar Tripoli.

Een beknopte geschiedkundige toelichting zal hier misschien wel van enig nut zijn.

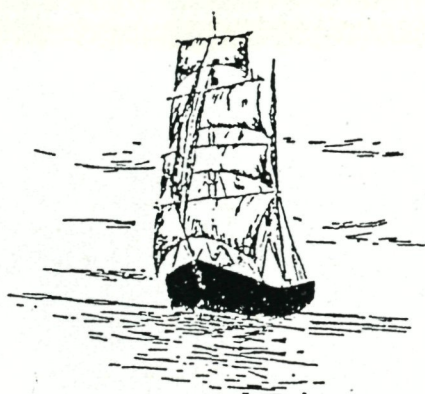
In het begin van de zestiende eeuw onderwierpen de Turken (Het Groot Ottomaanse Rijk) talrijke landen en gebieden in Afrika, waaronder Algerije, e.a.

Van dat ogenblik af werd Algiers zowat het hoofdkwartier en uitvalbasis van de Barbarijse Piraten die de ganse Middellandse Zee onveilig maakten. Terloops weze gezegd dat hun macht slechts volledig werd gebroken in 1830 door de inname van Algiers door de Franse Marine.

Op 22 juli 1802 nam de Constellation deel aan een aktie tegen Tripoli gedurende de zogenaamde «Barbary Wars».

Barbarije is een oude naam die nu niet meer bestaat en die gegeven werd aan een verzameling gebieden onder Turkse heerschappij, gelegen ten Westen van Egypte. Te weten: Marokko, Algerije, Tunesië en het Regentaat van Tripoli.

Louis Van Cant
Korrespondent voor België
«Flottes de Combat»
«Marinkalender»



COUP DE VENT

La fatigue s'installe chez tout le monde: déjà quatre nuits sans dormir, le dos meurtri contre les barres de sécurité des bannettes. Les déferlantes se brisent sur notre poupe sous les yeux parfois ahuris des timoniers dans l'eau jusqu'à la taille.

Le 27 mars au soir, le temps se calme enfin mais la houle résiduelle nous fait rouler fortement. J'ai réparé le rail de hissage de la grand voile pendant que Jan notre chef mécanicien réparait la conduite de refroidissement du propulSION. Nous avons eu un brin de chance que l'eau de mer sous pression ne vienne asperger tous les circuits électriques (la faute à un boulon en fer...). Le vieux sèche-cheveux de ma femme, emporté in extremis dans mes bagages a déjà servi deux fois depuis le départ. Je décide de donner une nuit de repos à l'équipage et au navire dans la baie de Vigo, vu que nous sommes en avance sur notre plan de voyage de 2 jours.

Après une nuit complète de sommeil réparateur nous levons l'ancre et appareillons pour Almeria. Le petit genois, la grand voile avec 1 ris et l'artimon sont hissés. Le vent souffle à 15 noeuds, le temps est beau mais incertain en cette saison. J'attends un coup de vent de force 6 cet après-midi au passage du front. Je prends l'option de m'écarter de 30 nautiques des eaux portugaises... on ne sait jamais. Vers 1500 heure, un grain s'abat en quelques secondes et le vent passe soudainement à 30 KN, le temps de loffer... trop tard... crac... une poulie de retour d'écoute du genois vole en éclat, des chandeliers sont pliés. Nous affalons le genois et rehissons la trinquette bôme, nous continuons notre route vers le sud. Aujourd'hui nous fêtons l'anniversaire de Frédéric, aussi notre chef kok a préparé un grand pudding dans un 'plateau à bière', le moral est bon, les 'gosses' travaillent bien mais nous stupéfient toujours par leurs questi-

ons. Tiens au fait la bouée postale marche toujours aussi bien!

Le 30 mars, je compulse la météo du soir, regarde le baromètre qui descend de plus en plus verticalement... la basse pression se déplace vers le S E... Nous n'y échapperons pas.

Je fais affaler la grand voile car de nuit nos équipes ne sont pas encore assez aguerries pour la manipuler et je redoute des mers de travers.

Le vent monte très vite à 35 KN dans la froideur du crépuscule. Je prends un ris dans l'artimon, notre vitesse chute mais le navire sera en condition de sécurité pour la nuit. La mer déjà forte se creuse rapidement et je dois prendre la cape à 30° du vent; pas de fuite possible car 'il' souffle de l'ouest. (Nous sommes à 30 nautiques à l'ouest de PORTO)

Le reste devient difficile à décrire, 50 KN de vent, on doit virer de bord et prendre la fuite car les vagues déferlent sur le pont dans une furie d'écume et d'eau qui nous masquent la vue... nous ne pouvons plus étaler la

cape. Le vent passe au S W, je décide de retourner m'abriter à Vigo, au cours de la manoeuvre un grand taquet (50 cm) métallique est arraché et percute la jambe de Martin; il faut le porter à l'intérieur, pas facile avec ce temps de chien.

Plus de peur que de mal, un gros hématome et une belle frayeur.

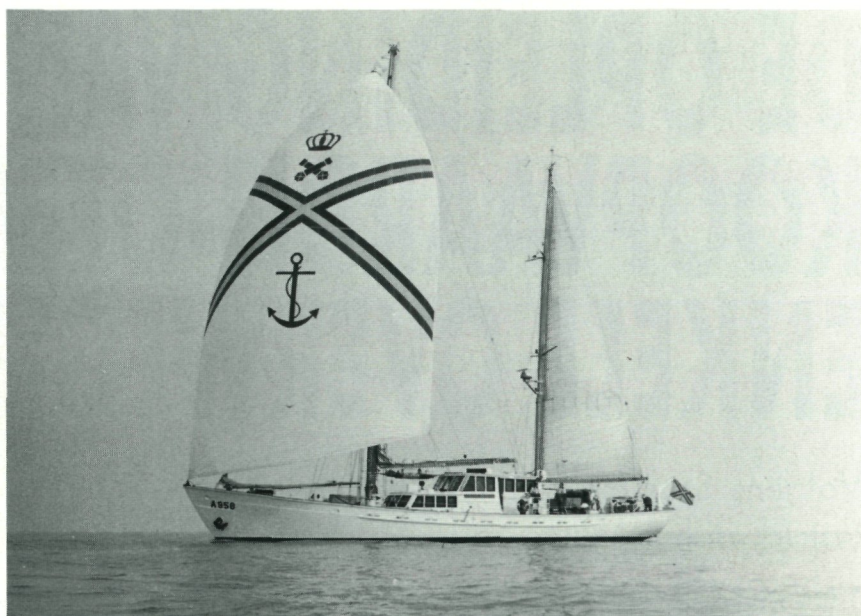
Soudain le vent revire au N W force 9, puis passe à 11, les grains s'abattent sur nous avec des 'gusts' de 70 KN (12 Beaufort), la mer est blanche, la visibilité est nulle. Il y avait un pétrolier léger à la cape devant nous et je ne le vois plus, je vais plage avant pour mieux voir, soudain le voilà émergeant du 'spray' roulant assez fort... nous passons sur son arrière à toute allure. Je fais rentrer les élèves qui étaient encore cappelés sur le pont autour du mât d'artimon. Je regarde ce mât, je pense à la résistance du pataras, le mât pourtant courbé vers l'arrière en temps normal, se courbe vers l'avant et vrille sur lui-même, nous sommes proches d'une rupture, je ne quitte plus mon couteau pointu...



au besoin il fera éclater la voile d'artimon. Je fuis un moment vers la côte,,, mais le spectre de cette vision m'oblige à revirer de bord et tenter de fuir au sud.

L'absence de Jan Decorte mon ancien bras droit se fait cruellement sentir. Je dois courir plage avant pour expliquer la manoeuvre... une erreur peut causer beaucoup de dégâts au navire, l'ambiance est chaude, les traits sont tendus, la mer nous écrase de partout, le vent hurle sa rage dans la mâture le bruit est étourdissant !

A l'arrière nous sommes parés avec les retenues de bôme, l'avant se fait attendre... ils tardent... le navire escalade les murs d'eau et souffre. Je retourne sur l'avant en m'agrippant, ils entremêlent les cordages, chipotent... non, rien compris de la manoeuvre, ils sont dans le jus! je gueule mon mécontentement et recommence à expliquer, à décomposer la manoeuvre. Dans ces moments là il faut être fort en gueule, car 'manipuler' ces marins tétanisés par l'élément ambiant n'est pas facile. Au cours de la manoeuvre un mur d'eau s'abat sur la plage avant; le bateau enfourne et disparaît de moitié sous l'eau: je suis à la barre et sens dans mes jambes toute la peine du navire qui essaie de se soulever et de se libérer des tonnes d'eau embarquées. Devant ils disparaurent sous l'eau, cappelés bien sûr, revenant à eux un peu plus tard avec des figures livides. Nous avons abattu au petit large, cap au sud, vitesse 10 à 12 KN.



A958 Zenobe Gramme

L'eau s'infiltré partout, je reste à la barre, un oeil sur le cap, l'autre sur les monstres qui courent à côté de moi, le navire se couche, se redresse... une suite de mauvaises vagues peut devenir dangereuse.

Les élèves restent calmes et ont pris l'initiative de faire des sandwiches, Boubou arrive sur le pont et me présente des tartines avec un large sourire qui me fait du bien.

Le soir le 'Grand Juge' s'apaisa un peu et nous pûmes remettre un peu d'ordre dans nos têtes dans le navire.

Après une tempête comme celle-là, l'on ressent un sentiment d'exaltation, de force, de joie comme si l'on venait de faire un croc en jambe à la grande faucheuse.

Il est difficile d'exprimer ce que l'on voit et ressent dans ces moments-là tant il y a de la démesure, seuls les marins savent !

VITTONE A.
Enseigne de Vaisseau
Commandant
A 958 ZENOBE GRAMME

Nieuw!

**Witte badjas met blauw geborduurd logo «Belgian Navy»
(maten: small - medium - large - X-large)**

Prijs: 1.250,- BEF + 50,- BEF portkosten

DE OPLEIDING VAN KOOPVAARDIJ-OFFICIEREN ENKELE OVERWEGINGEN.

Volgens Stammers en Patrick in hun werk «The psychology of Training», zou opleiding als volgt kunnen worden omschreven en ik citeer: «Training is the systematic development of attitudes, knowledge and skills required by an individual in order to perform adequately a given task or job.» (einde citaat)

De centrale vraag die nu in eerste instantie moet worden beantwoord, voor wat specifiek het zeevaartonderwijs betreft, is: Wat zijn de eisen die aan de individuen moeten worden gesteld om één of meerdere wel bepaalde taken behoorlijk te kunnen uitvoeren, om aldus te kunnen bijdragen tot het verwezenlijken van het gestelde doel, namelijk het verstrekken van «zeetransportdiensten», niet alleen rekening houdend met de huidige situatie maar eveneens en niet in het minst, met de snelle economische en technologische evolutie in de sektor van het zeevervoer.

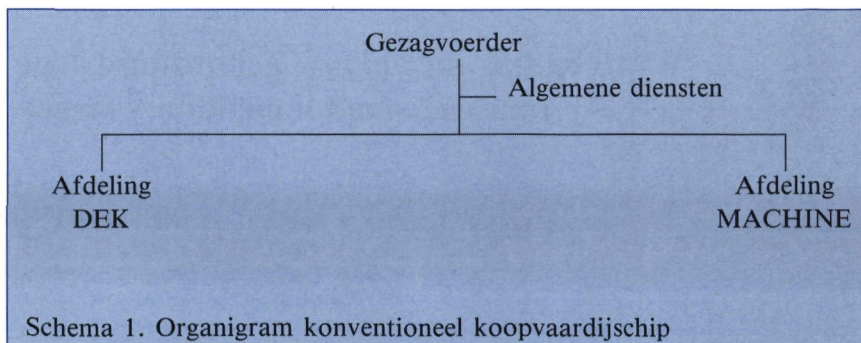
Het antwoord op die kapitale vraag zal uiteraard bepalend zijn voor de inhoud van de studieprogramma's, van de curricula.



Commandant-Direkteur R. Smet

Het is algemeen bekend dat een aantal taken en werkzaamheden die uitgevoerd moeten worden door kapiteins en scheepsofficieren, in het verleden aanleiding gegeven hebben, en dit sedert de mekanisering van de scheepsvootstuwning tijdens de 19e eeuw, tot een zeer specifieke arbeidsverdeling aan boord van zeeschepen. Een eenvoudig organigram hiervan, dat ik het «klassieke model» zou dur-

ven noemen en dat in feite nog steeds gangbaar is aan boord van de zogenaamde «konventionele schepen», ziet er als volgt uit (schema 1):



Schema 1. Organigram konventioneel koopvaardijship

— De *Kapitein*, de gezagvoerder is belast met de algemene leiding, met het algemeen management van het schip, hij is dus de leider van wat men noemt het «zeeavontuur». Dit betekent dat hij, naast zuiver nautische taken, verantwoordelijkheden heeft op het commerciële vlak. Van hem wordt niet alleen verwacht dat hij opgewassen is om aan de nautische problemen van het zeeavontuur de gepaste oplossingen te geven, maar bovendien moet hij in staat zijn de commerciële belangen van zijn reder optimaal te behartigen. Leiderschap, verantwoordelijkheidszin zijn onverbrekkelijk verbonden aan zijn functie. De kapitein heeft buiten het departement «Algemene Diensten» (catering), twee belangrijke departementen onder zich, namelijk de departementen «Dek» en «Machine».

— Het departement «Dek» omvat meestal drie nautici, dekofficieren, op sommige schepen nog een radio-officier, eventueel aspirant-officieren en lagere bemanningsleden (bootsman, matrozen, lichtmatrozen,...). Het is uit het departement «dek» dat de kapitein gerekruteerd wordt.

— Het departement «Machine», omvat een hoofdwerktuigkundige, een drietal officieren-scheepswerktuigkundigen, soms nog een officier-electricien, aspirant-werktuigkundigen en enkele lagere bemanningsleden.

De taken, de werkzaamheden die specifiek zijn voor het personeel behorend tot het departement «dek», kunnen als volgt bondig worden samengevat:

— het voeren van het schip, met andere woorden het veilig en efficiënt varen, de navigatie en de manoeuvres;

— het toezicht op de veiligheid, algemene veiligheid, de arbeidsveiligheid, brandveiligheid, reddingsmiddelen en dergelijke;

— de zorg voor de vervoerde lading; dit houdt ondermeer in het verdelen van de lading over de compartimenten zodat aanvaardbare buigmomenten en afschuifkrachten bekomen worden, de stabiliteit van het schip verzekerd is alsook de veiligheid van personeel, schip en lading;

— algemeen onderhoud van het schip en zijn uitrusting.

Het personeel van het departement «scheepswerktuigkunde» is belast met:

— de voortstuwing en de energievoorziening;

— verwarming en airconditioning;

— pompen voor lading, ballast, lenshouden van het schip;

— eventueel nog andere installaties zoals bijvoorbeeld de koelinstallatie aan boord van fruitschepen, inertgasinstallatie aan boord van tankers, produktie van zoetwater uit zeewater, behandeling van scheepsafval, enz.

Uit wat voorafgaat kan worden afgeleid dat de studieprogramma's, buiten de onontbeerlijke algemeen wetenschappelijke vakken (wis-kunde, fysica, mechanica, informatica, enz.) een reeks zeer specifieke cursussen moeten bevatten, afhankelijk van het departement waarin het individu uiteindelijk zal tewerk gesteld worden. Voor wat de afdeling «dek» betreft zullen o.a. zeevaartkunde, ladingbehandeling, theorie van het schip, reglementering van het maritiem verkeer, meteorologie, oceanografie en scheepsexploitatie belangrijke delen van het curriculum uitmaken. Voor de afdeling «machine» zullen vakken zoals scheepsmotoren en turbines, hulpwerktuigen, electromotoren, generatoren en automatisatie de hoofdbrok uitmaken van het studiepakket.

Gezien echter het schip niet alleen een bijzondere werkgemeenschap, maar bovendien ook nog een zeer specifieke leefgemeenschap is, zal noodzakelijkerwijze moeten voorzien worden in onderwijsthema's zoals psychologie, synergisme, deontologie, bedrijfs- en arbeidsorganisatie, enz. Het is ook duidelijk, gezien het internationaal karakter van de scheepvaart, dat het taalonderwijs, inzonderheid voor wat het Engels betreft, niet mag ontbreken in het studiepakket. Het

onderwijsprogramma dat aan de Hogere Zeevaartschool aangeboden wordt is dan ook gekenmerkt door een grote diversiteit van vakken (schema 2).

Tijdens de naoorlogse periode heeft men kunnen vaststellen dat meer en meer beroep gedaan werd en wordt op koopvaardijofficieren met enige ervaring - en het betreft dan zowel dek- als machineofficieren - om aan de wal tewerkgesteld te worden, en dit niet alleen in direkt maritiem gebonden bedrijven. Als voorbeelden van uitwijkmogelijkheden in de private sektor kunnen geciteerd worden de waldiensten van rederijen, havenbedrijven, verzekeringsmaatschappijen (zee- en transportverzekeringen), expertise-maatschappijen, enz.

Ook openbare besturen en parastatalen (staat, gemeenten, enz.) rekruteren uit het korps van de koopvaardij-officieren en ik denk hier aan allerlei functies zoals zeevaartininspecteurs, waterschouten, havenkapiteins en havenluitenanten, zeerivier- en kustloodsen, hydrografen, enz., zodat sommigen, en ik meen terecht, zich afvragen of bij de opleiding van koopvaardij-officieren reeds geen rekening moet worden gehouden met deze gang van zaken.

Bedenken we verder dat als gevolg van de meer verbeterde sociale omstandigheden aan land ten opzichte van deze aan boord, men de laatste decennia heeft kunnen vaststellen dat de maritieme loopbaan vrij kort geworden is en hoofdzakelijk herleid is tot wat men zou kunnen noemen een «overgangsloopbaan». Ook deze evolutie vertegenwoordigt een belangrijke element dat in overweging zou kunnen en moeten genomen worden bij het opstellen van curricula voor zeevaartinstituten.

	in % van de jaarlijkse tijd			
	eerste kandidatuur	tweede kandidatuur	eerste kandidatuur	tweede kandidatuur
Algemene vakken	34	30	3	3
Nautische wetenschappen	14	33	41	24
Commerciële wetenschappen	7	17	31	31
Labo, practicum	45 *	20	25	42 **
* incl. inscheping volgens beurtrol aan boord van opleidingsschip				
** incl. 29 % eindwerk.				
Schema 2. Diversiteit van de gedoceerde vakken.				

Sinds de zestiger jaren hebben automatisering en informatica, zij het veel trager dan dit het geval was voor de landgebonden industrieën, hun intrede gedaan in de zeescheepvaart.

Dit heeft niet alleen een bepaalde bemanningsvermindering tot gevolg gehad, maar heeft bovendien aanleiding gegeven tot het verschuiven van functies, een evolutie die op heden nog niet volledig voltrokken is.

Het reeds vroeger door mij geciteerde «klassieke model» zou, volgens sommigen althans, niet meer passen of toch niet zo goed meer passen aan boord van de moderne schepen. Het «klassieke model» zou dan de plaats moeten ruimen voor een nieuwe organisatiestructuur aan boord, een structuur waar de grenzen tussen de traditionele departementen «dek» en «machine» vervagen of verdwijnen, zodat men uiteindelijk komt tot wat men nu reeds noemt een «geïntegreerd officier».

Een voorbeeld van nieuwe organisatiestructuur zou er als volgt kunnen uitzien:

Naast de kapitein en de eerste officier heeft men drie andere officieren, de zogenaamde scheepsoperatie-officieren (ship operation officers). De kapitein en alle officieren verzekeren brugdienst, dus een specifiek nautische taak, maar ze zijn bovendien verder nog belast met andere taken, die zich zowel kunnen situeren in het domein van de zuivere navigatie als in dit van de scheepswerktuigkunde.

In principe zou de hiervoor geschetste organisatiestructuur enkel en alleen maar voorzien in wat men noemt een «kernbemanning». Hiermede bedoelt men dan het absolute minimum personeel dat noodzakelijk is om het schip te voeren, zonder echter rekening te houden met belangrijke onderhoudswerkzaamheden, herstellingswerken en dergelijke. Deze laatste taken zullen moeten worden uitgevoerd, indien noodzakelijk, door «vliegende extra bemanningen» (flying extra crews). Zulke kernbemanning zou dan bestaan uit 6 tot 13 personen afhankelijk van de grootte en het type van het schip. (De vraag kan gesteld worden of in deze cijfers ook een psychiater ingekalkuleerd werd.

Dit is uiteraard maar een boutade. Vergeten we echter niet dat tijdens lange overtochten het contact tussen deze bemanningsleden zeer beperkt zal zijn, hetgeen ongetwijfeld een belangrijke psychische belasting betekent.).

Ik wil er nog aan toevoegen dat het varen met zeer gereduceerde bemanningen een ingrijpende aanpassing van het schip noodzakelijk maakt. Ik denk in dit verband o.a. aan de uitrusting, de ergonomie van de commandobrug.

De hiervoor bondig samengevatte evolutie heeft en zal nog, hoe kan het anders, een belangrijke impact hebben op de opleiding, op de curricula van de zeevaartinstituten.

Hoe hebben nu de diverse maritieme naties ingespeeld op die ontwikkelingen? Hoe hebben zij hun nautisch onderwijs georganiseerd? Zijn er wat dat betreft gemeenschappelijke kenmerken, zijn er belangrijke verschillen punten te onderscheiden?

Wat alle nautische opleidingssystemen gemeenschappelijk hebben (of zouden moeten hebben) is dat ze gebaseerd zijn op de minimum eisen die vervat zijn in de Internationale Conventie getiteld «Standards on Training, Certification and Watch-keeping» van 1978. Ik wil hier toch aan toevoegen dat in deze Conventie slechts het minimum minimum wordt geëist en dat deze Conventie hopeloos nahinkt op de evoluties die zich sindsdien hebben voorgedaan. De Internationale Maritieme Organisatie (I.M.O.) heeft een reeks amendementen aan deze Conventie voorbereid en men mag zich er aan verwachten dat deze in de loop van 1993 in overweging zullen worden genomen.

Een vergelijking op wereldvlak van de nu bestaande maritieme opleidingen laat ons toe ze in te delen in drie groepen, namelijk:

- in monovalente opleidingssystemen;
- in semi-bivalente opleidingssystemen; en
- in bivalente opleidingssystemen.

In het monovalente opleidingssysteem worden de studenten gevormd om wachtbevoegdheid en de hoogste bevoegdheid te verkrijgen in één enkel departement, ofwel in het departement «dek», zij worden dan opgeleid tot dekokofficier en kapitein, ofwel het departement «machine» en in dit geval worden zij gevormd tot officier-werktuigkundige en hoofd-werktuigkundige. Dit opleidingssysteem past volledig in het reeds genoemde «klassieke model».

Het semi-bivalente systeem vormt de reeds geciteerde «geïntegreerde officier», in Nederland «maritieme officier» genoemd, afgekort «marof». Deze officier verkrijgt bevoegdheid om als wachtoverste te fungeren in de twee departementen «dek» en «machine» maar bovendien bekomt hij de hoogste bevoegdheid in de door hem gekozen specialiteit. De kandidaat zal op een bepaald tijdstip tijdens zijn opleiding een keuze moeten maken voor één van de twee voornoemde departementen om aldus in het departement van zijn keuze een staffunctie te mogen bekleden: kapitein indien zijn keuze op het departement «dek» viel, hoofdwerktuigkundige in het andere geval.

Het derde opleidingssysteem, het bivalente systeem, door sommigen ook het polyvalente systeem genoemd, verzorgt een opleiding die voert tot een officier die in de beide departementen niet alleen wachtbevoegdheid verkrijgt, maar bovendien ook nog de hoogste bevoegdheid. Hij zou dus niet alleen de verantwoordelijkheid van de wacht kunnen verzekeren hetzij in het departement «dek» hetzij in het departement «machine», maar bovendien is hij bevoegd om als kapitein of als hoofdwerktuigkundige te fungeren.

Opleidingen kunnen ook, buiten het feit dat ze monovalent, semi-bivalent of bivalent zijn, onderling ook nog op andere vlakken verschillen, onder andere voor wat betreft:

— De duur van de studies: Zeer dikwijls is de eigenlijke studieduur gesitueerd tussen de drie en de vier jaar na het hoger middelbaar onderwijs. Uitzonderlijk kan de opleiding vijf, ja soms zes jaar bedragen) ik denk hier aan Japan en aan enkele voormalige Oostbloklanden zoals Polen en Rusland).

— Verschillen in verband met de ver-
eiste vaartijden en de sekwenties er-
van om in het bezit te komen van de
diverse brevetten. Soms zal een be-
paalde vaartijd aan boord van een
schuolschip ingebouwd zijn.

— Een ander verschil kan bestaan in
het feit dat al of niet een academische
graad wordt toegekend (buiten de
brevetten). Ik denk hier aan de graad
van licentiaat (bachelor of science,
master of science, Diplom Nautiker,
Diplom Ingenieur, enz.).

— Een belangrijk verschil betreft de
inrichtende machten. Er zijn vele mo-
gelijkheden: ministerie van onder-
wijs, ministerie van transport, een vrij
instituut, enz. In sommige gevallen
kan het zeevaarionderwijs ingebouwd
zijn in een hogeschool of een univer-
siteit. Ik denk hier o.a. aan de Lon-
don Poly technic, de Liverpool Po-
lytechnic, de Hogeschool Zeeland, de
Hogeschool Leeuwarden, enz.

In de Europese maritieme landen vin-
den we de hoger vermelde drie groe-
pen van opleidingssystemen terug.

Zo is, tot nu toe althans, het mono-
valente systeem nog steeds gangbaar
o.a. in Spanje, Denemarken, Grie-
kenland, Ierland en ook in België.

Het semi-bivalente systeem is opera-
tioneel in Nederland. In Duitsland
loopt een project in de Hochschule
für Nautik in Hamburg, terwijl En-
geland, Italië en Portugal ook deze
weg opgaan gezien de reeds ver gevor-
derde voorbereidingen.

Het zuivere bivalente systeem bestaat
nu reeds 20 jaar in Frankrijk.

Opmerkelijk is wel dat een aantal
Oosteuropese landen (voormalige
Oostbloklanden zoals Rusland, Po-
len) nu nog geen aanstalten maken
om af te stappen van het monovalen-
te systeem. Een aantal sociale en eco-
nomische factoren spelen hier onge-
twijfeld een rol. Ook het voormalige
Oostduitsland was voorstander voor
het behoud van het monovalente
systeem. In het huidige ééngemaakte
Duitsland is het al of niet veralgeme-
nen van het monovalente of het semi-
bivalente opleidingssysteem nog altijd
een belangrijke thema van discussie,
en het zal zeer zeker ook die weg op-
gaan in de landen van Oost-Europa.

Het bivalente systeem, het Franse po-
lyvalente opleidingssysteem, schijnt
wel de minste kans te maken om al-
gemeen ingang te vinden.

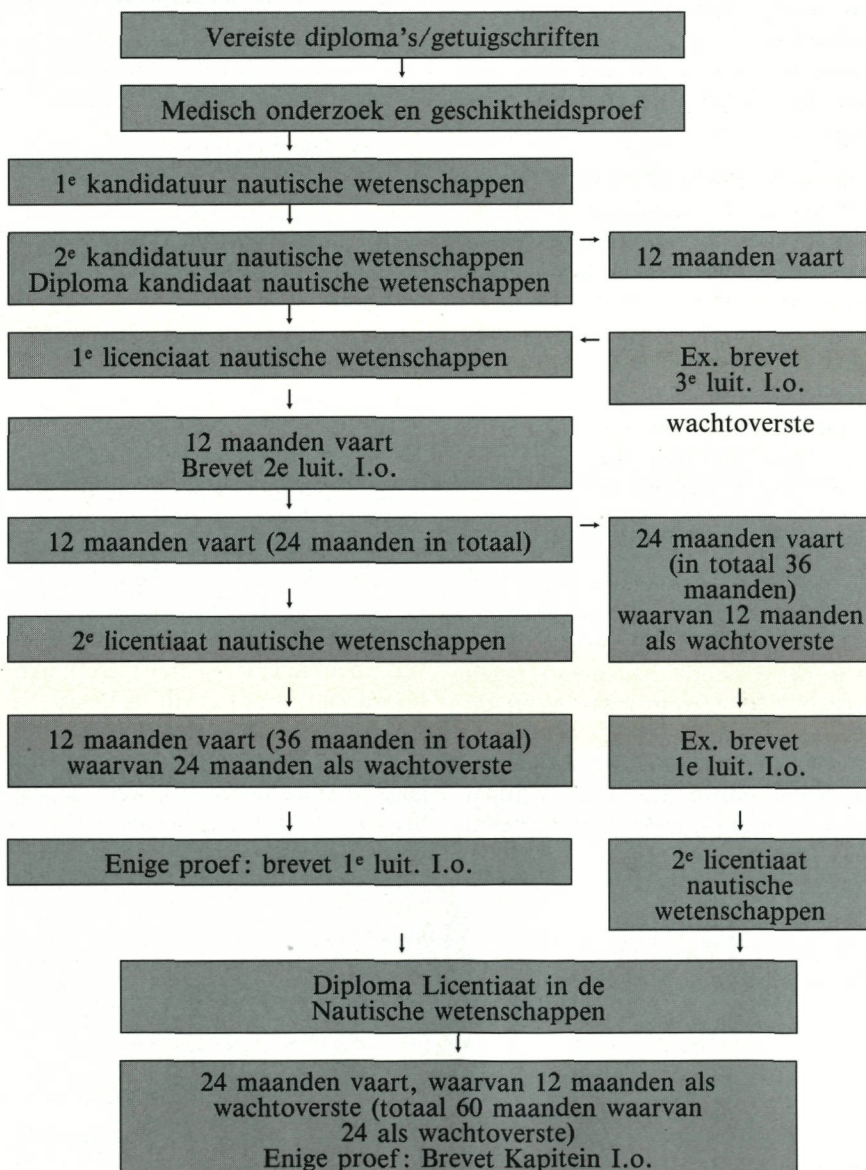
Hoe is het op dit ogenblik in België
de opleiding opgevat die moet leiden
tot het brevet van Kapitein ter lange
omvaart of tot officier-hoofdwerk-
tuigkundige? Zoals reeds eerder werd
vermeld is het Belgische model een
monovalent opleidingssysteem.

De Belgische monovalente opleiding
tot kapitein ter lange omvaart omvat
een vierjarige opleiding van acade-
misch niveau en zestig maanden ef-
fectieve vaartijd. De vierjarige oplei-
ding van academisch niveau is ge-
rangschikt onder het hoger onderwijs
van het lange type. Bondig geschetst
verloopt deze opleiding als volgt
(schema 3):

— Na het hoger middelbaar onder-
wijs en na voldaan te hebben aan de
andere aannemingsvoorwaarden, vol-
gen drie studiejaar en aan de Hogere
Zeevaartschool (1 studiejaar wordt
gevolgd in onze vestiging Oostende,
de andere studiejaar en in de vestiging
Antwerpen).

— Na 24 maanden vaartijd tijdens
dewelke het brevet van 2de luitenant
ter lange omvaart behaald wordt na
de eerste twaalf maanden vaart, kan
het vierde academische jaar worden
aangevangen.

— Na twaalf maanden vaartijd na
het beëindigen van het vierde jaar (de
kandidaat heeft dan reeds in het to-
taal 36 maanden gevaren!) kan men
zich aanbieden voor het examen voor
het behalen van het brevet van 1e lui-
tenant ter lange omvaart. Het is pas



Schema 3. Opleiding afdeling «dek»

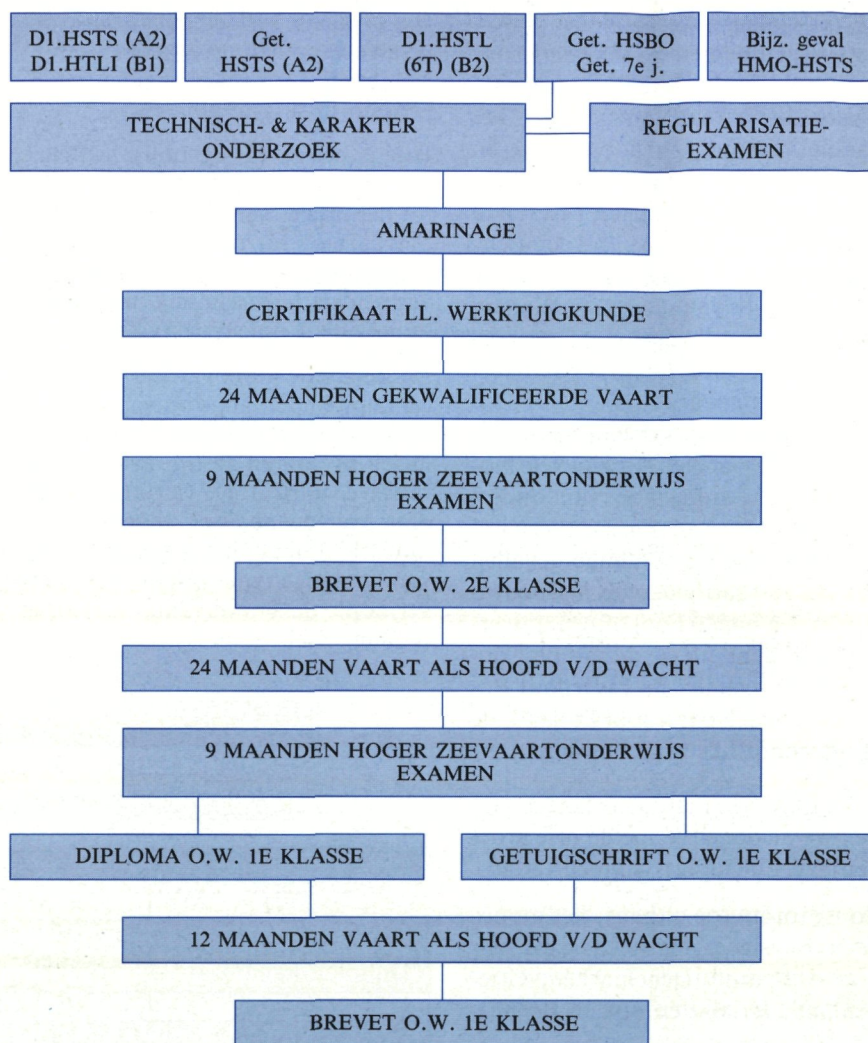
dan dat het diploma van licentiaat in de nautische wetenschappen afgeleverd wordt!

— Na nogmaals 24 maanden vaartijd (dit betekent in het totaal 60 maanden) kan de kandidaat zich aanbieden voor het examen ter verkrijging van het brevet van kapitein ter lange omvaart.

Zoals kan worden opgemerkt is het Belgische opleidingssysteem afdeling «dek» bijzonder in die zin dat er een verwevenheid is tussen diploma's van academisch niveau (kandidaat en licentiaat in de nautische wetenschappen) en de brevetten. De opleiding van academisch niveau, die gesanktionneerd wordt met voormelde diploma's, valt onder de bevoegdheid van de Gemeenschapsminister die belast is met onderwijs, terwijl de organisatie voor de examens voor het behalen van brevetten en het afleveren van de brevetten, behoren tot de bevoegdheid van het nationale ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

Voor de opleiding tot hoofdwerktuigkundige wil ik vooraf nog benadrukken dat deze opleiding tot op heden nog niet geklasseerd is door Hoger Onderwijs. In de wet van 15 juli 1985 werd in artikel 1 wel gesteld dat deze opleiding zou gerangschikt worden in het maritiem hoger onderwijs van het lange of korte type. De Hoge Raad voor het maritiem hoger onderwijs heeft een advies dienaangaande overgemaakt aan de Gemeenschapsminister van onderwijs tijdens de maand juni van 1992.

De opleiding tot hoofdwerktuigkundige verloopt dus nu nog altijd volgens de geldende reglementeringen vervat in de gecoördineerde wet op het zeevaartonderwijs van 20 september 1960. Voor de vorming tot hoofdwerktuigkundige geldt in grote lijnen het hiernavolgende stramien (schema 4):



Schema 4. Opleiding afdeling "machine".

- in principe wordt als diploma-vereiste gesteld het diploma van hoger secundair technisch onderwijs;
- na een korte praktische vooropleiding aan de Hogere Zeevaartschool (3 weken) volgen de kandidaten een wat men noemt «amarinage» aan boord van koopvaardischepen;
- na 24 maanden vaartijd volgt de kandidaat één jaar cursus aan de Hogere Zeevaartschool en bekomt hij bij het slagen voor het examen het brevet van werktuigkundige 2de klas;

- na tenminste 24 maanden als wachtoverste gefungeerd te hebben kan hij zich aanmelden voor een volgend theoretisch studiejaar; indien hij slaagt voor het examen bekomt hij het diploma of certificaat van werktuigkundige 1ste klas; dit diploma of certificaat wordt omgezet in een brevet van werktuigkundige 1ste klas nadat hij gedurende 12 maanden gevaaren heeft als wachtoverste na het verwerven van het diploma.

Avez-vous déjà une
«Cravate Force Navale»

Hebt U reeds een
«Zeemachtsdas»?

Uit wat voorafgaat blijkt dat het hoogste brevet zowel voor de afdeling «dek» als voor de afdeling «scheepswerktuigkunde» op zijn vroegste kan worden behaald 9 jaar na de aanvang van de studies.

Uit een vergelijkende studie van de opleidingsvormen in de ons omringende landen, blijkt dat het tijdstip voor het behalen van het hoogste brevet, zich eveneens situeert ongeveer 9 jaar na aanvang van de studies.

Het is duidelijk dat, ook voor wat het zeevaartonderwijs aangaat, wij niet kunnen voorbijgaan aan het feit dat in Europa de grenzen werden opengegooid. Ook de ingrijpende wijzigingen die zich in Oost-Europa hebben voorgedaan kunnen ook rechtstreeks of onrechtstreeks de bestaande maritieme opleidingssystemen beïnvloeden.

Uit wat voorafging kan men afleiden dat er in Europa, en ook buiten Europa, absoluut nog geen eenvormig opleidingssysteem bestaat, alhoewel in bepaalde middens er wel over gesproken wordt. In België werd in september 1989 een werkgroep Zeevaartopleidingen in het leven geroepen met als opdracht voorstellen te formuleren voor een moderne opleidingsstructuur, vooral met het oog op de toestand die zou ontstaan na 1992. De werkzaamheden van deze werkgroep werden beëindigd in juli 1990.

Het was de bedoeling om het voorstel of de voorstellen van voornoemde werkgroep over te maken aan de Hogere Overheid en uiteraard ook aan de Hoge Raad voor het maritiem hoger onderwijs. Het eindverslag van voormelde werkgroep werd tijdens de zomer van 1990 overgemaakt aan de Overheid.

Het is zeker geen geheim dat in de schoot van de werkgroep de meningen nogal verdeeld waren. Aanvankelijk gaven sommigen de indruk te willen afstappen van het monovalente systeem, maar in een later stadium werd door diezelfde groep daarop teruggekomen. Men was het wel roerend eens dat de zuivere bivalentie (polyvalentie) zoals deze in Frankrijk reeds lang operationeel is niet het goede opleidingssysteem is.



De Hogere Zeevaartschool - Anno 1931.

Wat er ook van zij, uit mijn contacten met buitenlandse zeevaartinstituten blijkt dat de meningen aangaande het meest optimale opleidingsstelsel, nog altijd erg verdeeld zijn, net zoals dit bij ons in België het geval is, en dat een aantal maritieme landen nu nog ijverig zoeken naar of werken aan een opleidingsstructuur die het best is aangepast aan de nationale noden. De «passe-partout» opleiding schijnt nog steeds niet gevonden te zijn.

Velen zijn de mening toegedaan dat een modern zeevaartonderwijs een brede opleiding op academisch niveau moet verstrekken, gericht in eerste instantie op de toepassing van de zeevaartwetenschappen *sensu stricto* en in de tweede plaats op de toepassing van de maritiem-economische en maritiem-technische wetenschappen die een toepassing vinden in de walgebonden scheepvaartindustrieën. Hierdoor zullen de afgestudeerden van zeevaartinstituten niet alleen gevormd zijn om optimaal hun «overgangsberoep» uit te oefenen, maar bovendien zal de overstap naar en de integratie in een walgebonden werkgemeenschap soepel kunnen verlopen en is de garantie ingebouwd dat zij in hun tweede beroep ook succesvol aan de slag zullen kunnen gaan.

De twee adviezen die in juli 1992 overgemaakt werden aan de Vlaamse Gemeenschapsminister van Onderwijs gaan die richting uit.

R. SMET
Commandant-Directeur
Hogere Zeevaartschool
Antwerpen.



L'ASSOCIATION D'ENTRAIDE DE LA FORCE NAVALE A.S.B.L.

Dans le passé, il est arrivé que certains membres de la Force Navale ou de leurs familles se retrouvent dans une situation matérielle ou financière fort pénible et que l'aide octroyée par les instances officielles soit inadaptée ou arrive assez tardivement. Il n'était pas rare, par exemple, de voir une pension de survie accordée plus de trois mois après le décès.

C'est la raison pour laquelle, le 24 avril 1965, un certain nombre de membres du cadre actif et du cadre de réserve de la Force Navale ont mis sur pied, sous l'impulsion du chef d'Etat-Major de la Force Navale de l'époque, l'Amiral de Division L. Lurquin, une Association d'Entraide. Dès la publication de ses statuts au Moniteur belge du 20 mai 1965, l'Association obtenait sa personnalité juridique et était prête à remplir son rôle.

Les objectifs

L'Association intervient au bénéfice du cadre actif et de réserve de la Force Navale, ainsi qu'à celui de leurs descendants et ascendants, pour autant que l'aide déjà accordée par les instances officielles soit inexistante ou estimée insuffisante. En pratique, cela signifie que l'association agit dans un très vaste domaine par l'attribution d'aides financières, matérielles ou morales au bénéfice de tous les membres du cadre actif et de réserve de la Force Navale,

ainsi que leurs conjoints, leurs enfants et leurs parents.

Les moyens d'action

L'Association se doit de procéder rapidement, efficacement et en tenant compte des réels besoins matériels et financiers des bénéficiaires. Elle travaille en étroite collaboration avec les bureaux régionaux du service social de l'armée, afin de déceler les situations sociales intolérables et d'obtenir une aide supplémentaire de ces bureaux ou d'autres instances officielles.

Grâce à la contribution des membres de l'Association, aux bénéfices réalisés lors du bal de gala de la Force Navale et aux différents dons, environ 3000 membres du personnel de la Force Navale ont pu être aidés au cours des 25 dernières années, que ce soit par l'octroi d'allocations ou par l'accord de prêts sans intérêts. Pas moins de 26 millions de francs en aides diverses ont ainsi été accordés. Aujourd'hui plus que jamais l'assistance fournie par l'Association d'Entraide de la Force Navale reste nécessaire et ces 5 dernières années, le cap des 2 millions de francs par an a été dépassé. L'aide de l'Association est en effet primordiale dans un certain nombre de situations où les subventions sociales et la rémunération existante font largement défaut. Et malgré une gestion rigoureuse, les réserves de l'Association sont de plus en



Grâce aux journées de la Marine '92 un cheque de 150.000 BEF a été offert par le président du comité le Capitaine de Frégate R. Cuypers.

plus souvent sollicitées tant il lui est difficile d'assurer une telle aide grâce à ses seules ressources.

Mais, sans aucun doute, grâce au soutien financier et moral de ses membres et de ses sympathisants, l'Association d'Entraide de la Force Navale continuera d'assurer sa mission sociale et humanitaire.

WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST OP EN ROND DE WERF

«HOUTEN SCHEPEN EN JONGE VROUWEN ZIJN DUUR TE ONDERHOUDEN» is een oud Nederlands zeemannssprekwoord. Een deel van dit gezegde is waarschijnlijk gebaseerd op het feit dat om, diverse redenen, elk schip, boot of jacht minstens eenmaal s'jaars DROOGGEZET moet worden om het «TE KAMMEN EN TE KUISEN» zoals men het in de zeemanstaal uitdrukt.

Een eerste reden van dit «kammen en kuisen» is dat het onderwatergedeelte, ondanks de AANGROEIWERENDE-verf (F. peinture antiparasite; D. antifouling; E. antifouling), na verloop van tijd een «BAARD» krijgt omdat allerlei soorten plantaardig en dierlijk leven zich op de romp vastzetten. Dit heeft tot gevolg dat de vaart van het schip verminderd. Om die vaart te behouden heeft men meer «toeren» nodig wat het brandstofverbruik doet stijgen en meegaande de uitbatingskosten.

Sedert de olieprijsen steil de hoogte ingingen heeft deze vaststelling aan belang gewonnen. Tegenwoordig worden veel vissersschepen tot tweemaal per jaar drooggezet voor een KUISBEURT. De winst in de brandstofrekening compenseert gul de prijs van de droogzetbeurt.

Het VAARTVERLIES van een schip of boot met een «baard» mag niet onderschat worden. Uit de watersportwereld het volgende voorbeeld ter illustratie.

Een middelgrote skiboort in polyester aangedreven door een 90 PK buitenboordmotor haalt «gekamd en gekuist», maar niet geschilderd met aangroeiwerende verf, 41 KNOPEN (mijlen per uur). Laat men hem in relatief warm zeewater (20°) gedurende een week te water dan haalt hij nog maximum 32 knopen.

Gaat men met de blote hand over het onderwatergedeelte dan voelt men een massa zeer kleine kalktoppen, die echter samen goed zijn voor een vaartverlies van 9 knopen. Hoeveel de aangroeiwerende verf dit proces kan vertragen is afhankelijk van de kwaliteit en de prijs van de gebruikte verf.

Vroeger werd de aangroei, onmiddellijk na het «HOOG EN DROOG» staan, met mankracht en veel elleboogenvet afgestoken en afgeschuurd. Nu gebeurt dat met een minimum aan personeel met een HOGEDRUKSPUIT.

Een tweede reden houdt verband met een verschijnsel dat men GALVANISCHE CORROSIE noemt.

Tussen metalen bestaat een POTENTIALVERSCHIL. Zij worden volgens dit verschil geklasseerd in een ELECTROLYTISCHE LIJST die gaat van onedele metalen zoals ZINK, over staal, brons en koper naar edele zoals chroom-nikkel roestvrij staal. Zeewater is een geleider. Verbindt men de verschillende metalen die onderwater voor de romp gebruikt werden; schroefas (staal), roer (brons), huidplaten (staal en ijzer) door een electrolyse, in dit geval zeewater dan zal er een elektrische stroom van het onedele metaal (anode) naar het edelere metaal (kathode) optreden. Hierdoor ontstaat er een afbraak van materiaal van de ene materiaalsoort ten opzichte van de andere. Omdat het zeewater permanent in beweging is zet zich het afgebroken materiaal niet vast op het andere metaal, zoals bij een electrolyse, maar verdwijnt in de watermassa. Dit verschijnsel veroorzaakt de corrosie van bepaalde onderdelen en heet dan ook «galvanische corrosie».

Als remedie tegen dit verschijnsel worden op strategische punten van de romp ZINKSTUKKEN aangebracht. Deze zullen als zwakste schakel fungeren en stelselmatig afgebroken worden waardoor de schroeven, roeren en huidplaten van dit corrosieverschijnsel gespaard blijven.

Goede zinkstukken (bevatten meer dan 99% zuiver zink) houden het een jaar vol, maar zijn dan ook bijna volledig opgeteerd.

De derde reden is dat een regelmatig onderzoek van de scheepsbodem toelaat sommige defecten voortijdig te ontdekken en te remediëren. We hoeven maar te denken aan SPELING op de schroeven of het roer.

Het is ook de gelegenheid om de PLUGGEN van de ZEEKRANEN na te zien. Van deze kranen, die rechtstreeks in verbinding staan met de zee, is het de enige mogelijkheid om het KRAANHUIS af te bouwen voor nazicht.

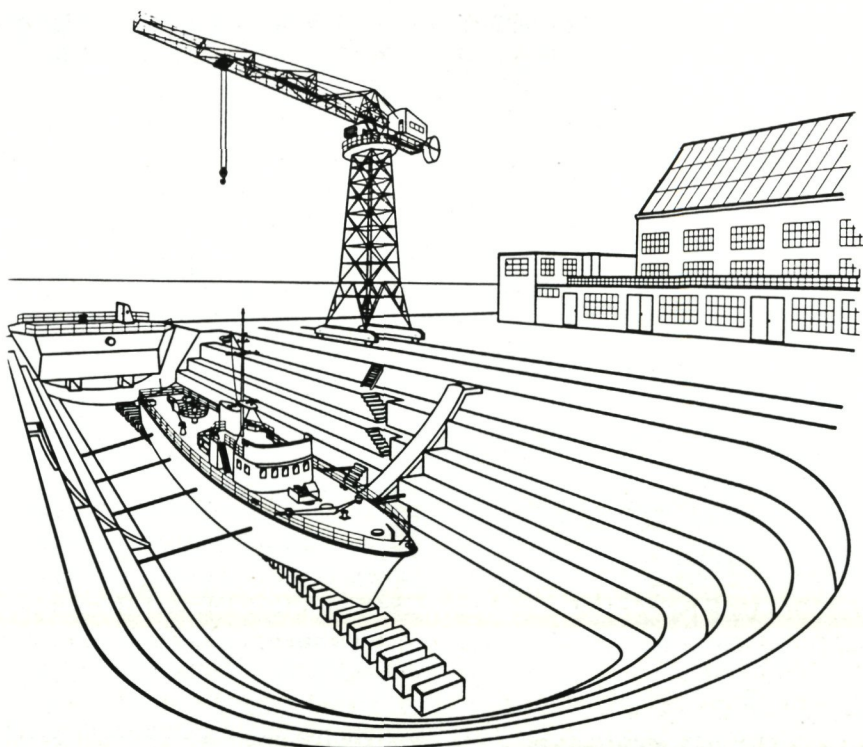
Het is aangewezen in de FILTERBAKKEN van de zeekranen (kleinere) zinkstukken te plaatsen. In de watersportwereld gebeurt het regelmatig dat een jacht water maakt omdat het kraanhuis door galvanische corrosie gedeeltelijk wegcorrodeerde.

Ook de romp vraagt de volle aandacht. Van een houten schip kunnen eventuele lekken en zwakke plaatsen gemakkelijk opgespoord worden als het schip een paar dagen droog staat. Maak ook polyester boten kunnen lekken als de buitenste beschermplaat beschadigd is.

In vroeger eeuwen kreeg een schip zijn onderhoud door het te KIELEN (F. carener; D. kielholen; E. to careen). Het schip werd met behulp van talies vanaf de wal zodanig op zijn zij getrokken dat minstens de helft van het onderwaterschip boven water kwam. Men deed dit om de scheepsromp te kunnen schoonmaken, repareren en breeuwen.

Het schoonmaken gebeurde door het BRANDEN VAN HET SCHIP (F. chauffer un navire; D. ein schiff brennen; E. to bream a ship). Met brandende bossen WERK (uitgeplouzen touw) en stro werd het onderwaterschip ontdaan van aangegroeide planten- en dieren alvorens het opnieuw te teren. Teer was in die tijd het enige (minder goede) aangroeiwerend produkt dat men kende.

Voor kleinere werkzaamheden onder de waterlijn of om de huid tussen «WATER EN WIND» schoon te maken kon met het schip KRENGEN. (F. donner à la bande; D. uberholen; E. to heel) Door het verplaatsen van gewicht aan boord gaf men het schip voldoende SLAGZIJ.



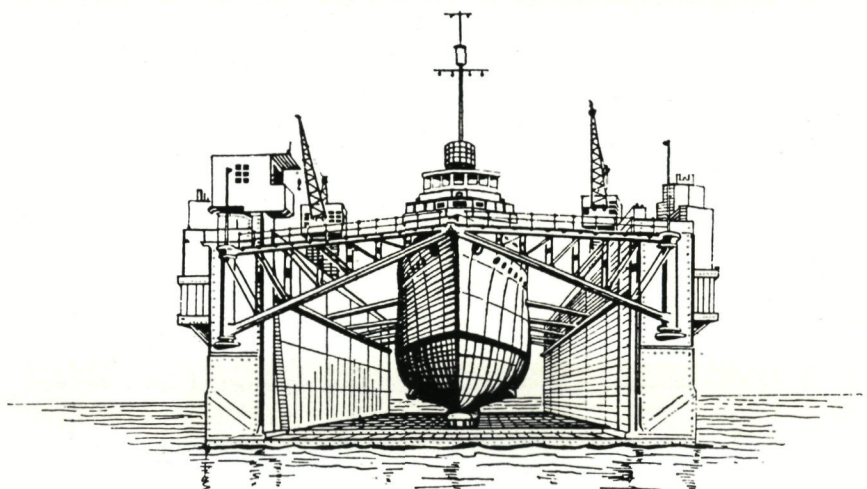
Een gegraven dok.

KROPPEN (F. mettre en cul; D. hielien; E. to heel by the stern) was de verplaatsing van gewicht aan boord om het voor of achterschip dieper in het water te doen zinken teneinde het andere uiteinde voor een reparatie bereikbaar te maken, bijv. voor een noodherstelling aan een roer.

Grote schepen krijgen nu hun onderhoudsbeurten in een DROOGDOK. Men onderscheidt bij droogdoppen: Het GEGRAVEN droogdok (F. cale sèche; D. trockendock; E. drydock) en het DRIJVENDE droogdok (F. dock flottant; D. schwimmdock; E. Floating dock).

Het gegraven dok wordt afgesloten door een SLUISDEUR. Het water wordt door afsluiters in het dok gelaten en als dit vol is kan de sluisdeur worden weggetrokken. Zodra het schip nauwkeurig in het midden is afgemeerd, wordt de deur gesloten en wordt het water uitgepompt, zodat het schip komt droog te staan en komt te rusten op de KIELBLOKKEN (F. couette; D. Kielblock; E. keelblock)

Tegen het omvallen wordt het, terzelfdertijd, gestut door de ZIJSTUTTEN of SCHOREN en in de kimmen door KIMSTUTTEN of KIMBLOKKEN.



Een drijvend droogdok.

Een drijvend dok is geconstrueerd uit een BODEM, bestaande uit een samenstel waterdichte PONTONS en twee hoge zijden, opgebouwd uit ZIJKASTEN.

Men laat een hoeveelheid water toe in de pontons en de zijkasten om het dok zover te laten zakken dat een schip kan binnen varen, en eens boven de blokken, aan de zijkasten kan afmeren. Nadat de ligging van het schip ten opzichte van de merken in het dok is afgesteld, wordt het water uit de pontons gepompt en rijst het dok, totdat het dek van de pontons de bodem van het dok-boven water is.

Voor kleinere schepen gebruikt men SLEEPHELLINGEN met een HELLINGWAGEN of WIEG. (F. cale de halage; D. schlipphelling; E. slipway). de wagen of wieg wordt tewater gelaten met behulp van een LIER

De scheepslift bestaat uit een PLATVORM dat tussen een reeks in de bodem geheide palen door middel van elektrische lieren en takels gezakt en gehesen kan worden.

Men past de kielblokken aan volgens het type schip dat men wenst droog te zetten.

Het platvorm wordt gezakt tot de gewenste diepte en men haalt het schip binnen. Als het boven de blokken ligt begint men te hijsen tot de kiel «bit heeft». Dan draait men van op afstand de zij- en kimstutten tot tegen de romp en kan verder gehesen worden tot het platvorm op kadehoogte is. Het schip wordt dan uitgerangeerd op een zijspoor of in een hangar. De lift komt vrij en kan weer gebruikt worden om een ander schip droog te zetten.

In de jachtingwereld heeft in de meeste havens de TRAVELLER-

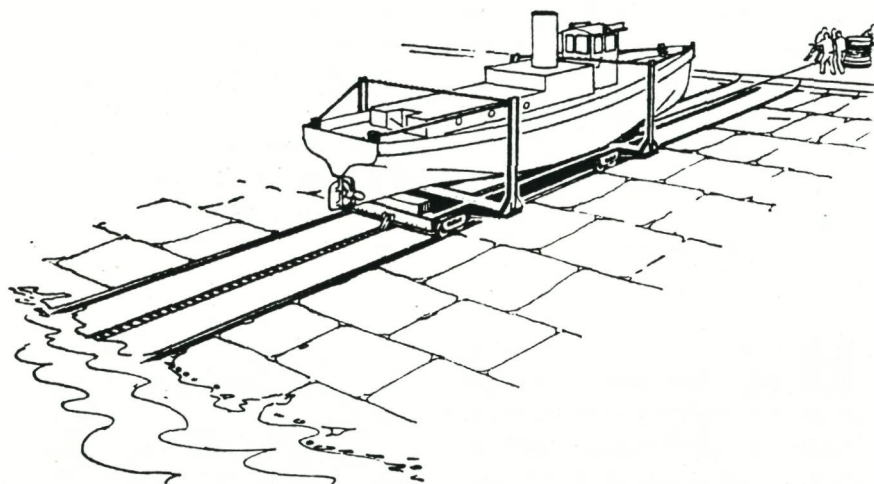
In havens met een relatief hoog tijdsverschil vind men nog wel eens een BANKSTELLING, ook KUISBANK genoemd. (F. gril de carenage; D. balkenrost; E. careening grid). Dit is een PLATVORM bestaande uit een stel paaljukken of een houten planken vloer langs de kade of een uit grote platte stenen bestaande vloer, of een harde natuurlijke bank waar een schip kan droogvallen.

Het schip blijft hierbij aan een zijkant gesteund door paalstutten of de kaai-muur. Het wordt in positie gebracht met hoog water. Bij het vallen van het water viert men de trossen mee zodat het schip recht blijft staan op zijn kiel als het droogvalt.

Naarmate het water zakt en er bodem vrij komt kan met een bijbootje begonnen worden met het afsteken en schuren van de aangroei. Veelal is dit werk reeds beëindigd als de kiel bloot komt. De tijd tussen het vallen en het rijzen van het water kan dan gebruikt worden voor nazicht, vervangen van zinkstukken en herschilderen van de romp.

Het is natuurlijk een wedloop tegen de tijd of beter gezegd tegen de tijd. Het grote voordeel is dat de kosten van droogzetten wegvallen.

Dit systeem wordt ook soms gebruikt door jachten in havens met een harde bodem. Men laat het jacht droogvallen waarbij men het steunt met geïmproviseerde schoren. Hiervoor worden soms riemen of rondhouten gebruikt.



Sleephelling met hellingwagen.

(WINCH). Als het schip in de wieg is gevaren en de bodem «PAKT» of «BIT HEEFT» wordt de hellingwagen door de lier op het droge getrokken. Op de meeste sleephellingen kunnen de vaartuigen, eens dat zij «hoog en droog» staan, zijwaarts uitgerangeerd worden. Zo kunnen twee of drie bijkomende schepen geplaatst worden naast de helling.

Een moderne vorm van droogzetten gebeurt met SCHEEPSLIFTEN. Zij worden gebruikt voor vaartuigen tot 1000 ton. De scheepslift van de Zee-macht in de Marinebasis te Zeebrugge verwerkt met het grootste gemak MSO's die om en bij de 750 ton verplaatsen.

LIFT zijn weg gevonden. Het is een MOBIELE PORTAALKRAAN op rubberbanden die uitgerust is met een reeks stevige platte draagriemen waarin het jacht wordt opgevangen, gehesen en getransporteerd.

De binnenbreedte van de travellerlift past over een speciaal gegraven dokje. Het jacht meert af in het dokje. De riemen worden op de gepaste plaatsen onder het jacht aangebracht waarna het hijsen kan beginnen.

De travellerlift heeft een grote beweeglijkheid en is in iedere richting verrijdbaar. Met behulp van een dergelijke inrichting kan men jachten tot 100 ton op eens welke plaats van de werf rangeren.

**Oppermeester (b.d.)
J.-B. Dreesen**

MARITIEM PANORAMA

TOERISTISCHE RMT-TRAFIEK

SLINKT

De RMT-statistieken voor de eerste vijf maanden van 1993 omvatten de toeristische Paasperiode en zijn daarom ook bepaald relevant voor de huidige evolutie van de trafiek.

Hierbij valt op dat het toeristisch verkeer van RMT achteruitboort, terwijl de commerciële ro/ro-trafiek aan stagnatie toe is.

Aan de basis van deze regressie ligt duidelijk het gebrek aan efficiënt beleid van onze federale regering. Dat de hele Oostendse regio op bedrijfs-economisch vlak hierdoor te lijden heeft, hoeft geen betoog.

Vorig jaar had de Oostende-Doverlijn een groeivoet van 16,1% afgedrukt voor een totaal van 2.169.798 vervoerde passagiers. De ferries haalden 21,7% winst, terwijl de jetfoils met 7,8% verlieslatend waren. De relance van de toeristische ferrytrafiek was te danken aan het opdoeken van de passagierslijn Zeebrugge-Dover van P & O.

Toeristisch verkeer slinkt

Het was te verwachten dat het profijt gehaald uit het verdwijnen van deze P&O-lijn mettertijd zou slinken. Tijdens het najaar 1992 was deze trend al merkbaar, terwijl het nu heel duidelijk voelbaar wordt. De verbindingen Zeebrugge- Felixtowe en Calais-Dover zijn inderdaad geduchte concurrenten, en ook Duinkerke profileert zich thans als groeipool qua toeristische trafiek.

Dit alles had voor gevolg dat RMT zo'n 56.300 ferrypassagiers (- 9,6%) verloor tijdens de eerste 5 maanden van dit jaar en daarbij nog 12.300 jetfoilpassagiers (- 12,2%). In totaal is dit een verlies van 69.000 passagiers, hetzij 10,8% vergeleken bij de overeenstemmende periode van vorig jaar. Daar de ferries nog lichtjes profiteren van de opgedoekte Zeebrugge-Doverlijn, is het hoofdzakelijk de jetfoiltrafiek die relevant is voor de evo-

lutie van het toeristische RMT-verkeer. Vorig jaar een globaal verlies van 7,8% en thans een regressie van liefst 12,2% typeren het best de trend van de toeristisch trafiek op de Oostende-Doverlijn.

De samenvatting van deze trafiek vindt men terug in tabel I hieronder. Ze is dus niet bepaald positief voor RMT, temeer wanneer men bedenkt dat de meeste rederijen die opereren op de Kanaalroutes vrij gunstige cijfers hebben behaald gedurende deze periode.

Tabel I		
Passagiers 1/5/1993	Aantal	Evolutie 1993/92
Ferries	528.960	- 9,6%
Jetfoils	91.959	- 12,2%
Totaal	620.919	- 10,1%

Wanneer men nu tabel II onder ogen neemt, merkt men dat de gemotoriseerde passagiers slechts met 2,4% slinken. Het zijn dus hoofdzakelijk de treinpassagiers die RMT verlaten.

Tabel II		
Toer. voer- tuigen	Aantal	Evolutie
1-5/1992	95.917	-
1-5/1993	93.579	- 2,4%

RMT schrijft dit toe aan een massale transfer naar goedkope bus- en vliegtuigreizen. Dit fenomeen zou zich ook op de Franse (Calais) en Nederlandse (Hoek van Holland) routes laten gevoelen. Eens het Belgische TGV-net in 1996 operationeel wordt, zal deze neerwaartse tendens zich uiteraard nog scherper laten gevoelen. Tenzij RMT hiertegen de gepaste oplossing vindt, wat tot nu toe niet gedaan werd.

Ro/Ro-trafiek stagneert

Qua commercieel ro/ro-verkeer ging RMT globaal met 34% achteruit gedurende de laatste 7 jaar. Dit betekent een ruime halvering van haar marktaandeel in de range Cherbourg-Rotterdam tot 3,7%. Vorig jaar noteerde men een minieme relance van 1,3%.

Dit jaar, na afloop van de eerste 5 maanden, is de toestand zeker niet verbeterd. Een achteruitgang van 0,3% wordt afgedrukt voor een gelijk aantal overvaarten van de ferries. Het is dus duidelijk dat zolang RMT met P & O in pool blijft samenwerken, de Oostende-Doverlijn qua commerciële ro/ro-trafiek er niet zal op vooruitgaan.

Tabel III		
Ro/ro-trafiek	Aantal	Evolutie
1-5/1992	35.320	—
1-5/1993	35.210	— 0,3%

Eindelijk gaan in de kuststreek stemmen op om RMT autonoom te laten opereren, wat wij in deze kolommen al jaren hebben vooropgesteld. Zoals toegelicht in een vorig artikel, is in Oostende een actiecomité opgericht ter verdediging van de belangen van RMT die de voornaamste werkgever is in de regio.

Het gaat immers niet op dat alle rederijen die op de Kanaalroutes ope-

ren thans ruime winst boeken op gebied van ro/ro-trafiek, behalve RMT.

Van haar kant is de regering zinnens de financiële toestand van RMT te saneren, wat een gevoelige personeelsreductie voor gevolg zal hebben. Ook de modernisering van de vloot zit klem zodat RMT binnenkort met een minimum aan eenheden zal opereren. Kortom, een radicale herstructurering van de Regie is op til, maar ofdat deze maatregelen haar rendabiliteit veilig zullen stellen blijft twijfelachtig. Zoals we het reeds zeiden, is niets gepland om haar concurrentiepositie tegenover de Chunnel te vrijwaren. De financiële middelen hiertoe ontbreken en voor de Oostendse regio is dit beslist geen goede zaak. De federale regering wordt verweten dat haar management inzake scheepvaartbeleid onder peil blijft. Deze vaststelling dateert helaas niet van vandaag. Ruim 780 miljoen werden door de gewestregering vastgelegd voor de renovatie van de RMT-haven. Misschien zullen andere rederijen de gerenoveerde voorhaven kunnen opzoeken voor het starten van nieuwe shortseaverbindingen op Britse havens gelegen aan de noordoostkust. Oostende is immers ideaal gelegen voor deze maritieme transit.

Henri Rogie



amnesty international

GUY, SCHIPPER,
GEEFT AMNESTY VAART

AAK '93 een plat rivierschip maar ook het symbool voor onze grootse Amnesty Aktie tegen Politieke Moorden en «Verdwijningen». Om hiertegen een dam op te werpen en om mensen wakker te schudden, gaat dit Amnesty-schip een maand lang op de Vlaamse wateren campagne varen.

Op 15 oktober vertrekt de Amnesty-aak in Hasselt, om via een tiental tussenstops (Turnhout, Herentals, Mechelen, Lier, Kampenhout, Leuven, Gent, Aalst, Waregem, Kortrijk, Brugge, Temse uiteindelijk op 14 november in Brussel zijn rondvaart door Vlaanderen te beëindigen. In elke aanlegplaats moet de aanwezigheid van de Aak zorgen voor animatie en vorming rond Amnesty en mensenrechten.

Vaarschema:

15/10: Hasselt
19/10: Turnhout
21/10: Herentals
23-24/10: Mechelen
26/10: Lier
27/10: Kampenhout
28/10: Leuven
30-31/10 & 1/11: Gent
2-3/11: Aalst
5/11: Waregem
6-7/11: Kortrijk
8-9/11: Brugge
11/11: Temse
13-14/11: Brussel

BELGISCHE ZEEVISSERIJ GAAT TELOOR

Het gaat slecht met 's lands zeevisserijvloot. Haar numerieke belangrijkheid slinkt met de jaren en ook haar rendement is voor reders en vissers een zorgenkind geworden. Aanverwante sectoren worden hierdoor in hun bestaan bedreigd en op het vlak van de tewerkstelling kan deze evolutie rampzalig worden voor de hele kuststreek.

In 1970 telde de Belgische vissersvloot nog 315 bemande vaartuigen. Eind 1992 was dit aantal tot 182 geslonken. Dit betekent een afslanking van eventjes 45% in de laatste twee decennia. Zo wij nu de EG-richtlijnen inzake sanering van de Westeuropese visserijvloten gaan toepassen, zal onze vloot eind 1996 nog amper 100 eenheden tellen.

Gebrek aan beleid

Voor een land als België, waar de visconsumptie betrekkelijk groot is, is een vloot van 100 vaartuigen beslist ontoereikend. Haar verdere leefbaarheid zal hierdoor in het gedrang komen en het is niet ondenkbaar dat de Belgische vlag die op vissersschepen wappert ooit uit de Noordzee verdwijnt.

De oorzaken van deze geleidelijke teloorgang zijn gekend. We zetten ze hier nog eventjes op een rij: de drastische inkrimping van de ons toegekende vangstquota, het absoluut nieuwbouwverbod, de inlevering op tonnenmaat en drijfkracht bij vervangingsbouw, het opvoeren van de slooppremie, de uitvlagging naar het buitenland, het geknoei van Gimvindus en de import van goedkopere vissoorten.

Kortom is België het slachtoffer van het strenge EG-beleid inzake beperking van de vangstquota en drastische sanering van de visserijvloten. Voeg daarbij dat onze beleidsverantwoor-

delijken meestal de nodige competentie missen in de visserijsector, absoluut niet zeebewust zijn, en de belangen van onze vissersvloot dan ook niet verdedigen zoals het hoort.

Afslanking tot 100 vaartuigen

Geen wonder dan ook dat veel reders en vissers gaan afhaken. Dit jaar hebben niet minder dan 28 Belgische reders de slopingspremie aangevraagd. Zo die subsidies toegekend worden, houdt ons land eind 1993 een vloot van 154 schepen over. Worden aldus gesloopt: 1 Zeebrugse, 8 Oostendse en 5 Nieuwpoortse vaartuigen.

Deze 28 eenheden vertegenwoordigen zo'n 10.000 pk en 2.920 BRT. Dit is respectievelijk 12% en 10% van de hele vloot.

Onder deze vaartuigen telt men 12 plankenvissersschepen en 16 boomkorvissersschepen. Zoals hierboven aangestipt telt onze vloot thans 182 eenheden, wat goed is voor 108.491 pk en 25.375 BRT in globo.

Volgens het meerjarig oriëntatieprogramma van de Europese Commissie zijn deze cijfers nog veel te hoog. Inderdaad, tegen eind 1996 moeten zij volgens dit plan gereduceerd worden tot 79.554 pk in drijfkracht, en 17.992 BRT in tonnenmaat. Dit is een drastische afslanking van respectievelijk 27% en 29%. Het uiteindelijk resultaat van deze operatie is een minivloot van amper 100 vaartuigen.

Rampzalige gevolgen

De gevolgen van deze inkrimping kunnen rampzalig zijn. Inderdaad, volgens de GOM West-Vlaanderen is een vloot van 200 vaartuigen de benedengrens voor een volwaardige visserijsector. Thans telt deze sector zo'n 750 vissers en 4.500 werknemers in aanverwante bedrijven. Honderden firma's uit de tertiaire sector, hoofdzakelijk gesitueerd in de kustprovincie, voeren ook diensten uit voor de zeevisserij. Het is evident dat de verdere inkrimping van de vloot een regelrechte bedreiging vormt voor deze belangrijke tewerkstelling.

Ook op het vlak van de vishandel is de verdere afslanking van de vloot niet zonder gevaar. Thans is het zo dat circa 25% van 's lands visconsumptie door eigen schepen aangevoerd wordt. Een nog kleinere aanvoer door onze vloot zou betekenen dat de visgroothandel en de visverwerkende bedrijven zich zullen moeten volledig oriënteren op de import uit het buitenland.

Zoals we het hierboven aanstipten, is de langzame teloorgang van 's lands zeevisserijvloot grotendeels te wijten aan het gebrek aan belangstelling van onze beleidsverantwoordelijken. Gevolg hiervan is dat deze sector niet voldoende verdedigd is tegen de cons-

tante inmenging van de Europese Commissie en de belangen van reders en vissers hierdoor verwaarloosd worden. Voor de bedrijfseconomische slagkracht van de hele kuststreek is dit beslist een verontrustende vaststelling.

Henri Rogie

BREVET VOOR ZEEVAART 1993-1994

GEORGANISEERD DOOR DE WATERSPORTKRING VAN DE LUCHTMACHT

De Watersportkring van de Luchtmacht te Vilvoorde richt voor alle belangstellenden (militairen en burgers) tijdens de winterperiode (van oktober tot Pasen) voor de derde maal een theoretische cursus in voor het behalen van het erkend BREVET VOOR ZEEVAART (motor- en zeiljachten).

Gedurende 30 avonden van drie uur wordt U grondig de kennis bijgebracht om veilig en efficiënt te varen. Het programma omvat alle voorgeschreven cursussen en wordt U bijgebracht door specialisten ter zake: officieren ter lange omvaart, tevens ervaren yachtmensen en specialisten in andere materie. Dit waarborgt de degelijkheid van het programma en het beoogde niveau.

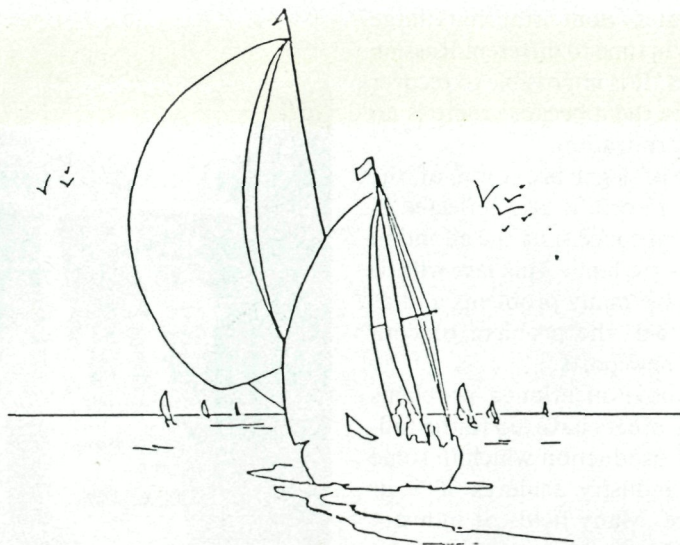
Het ligt in ieders mogelijkheid te slagen. Er is geen bepaalde voorkennis vereist.

Tijdens de voorgaande sessies slaagde een zeer groot percentage van de cursisten.

Deze cursus is zonder twijfel een mooie gelegenheid om tijdens de winterperiode uw kennis bij te schaven en een erkend brevet te behalen.

De lessen vangen aan op 1 oktober 1993, te 19.45 u. in de kazerne Majoor Housiau te Peutie, bij Vilvoorde.

Voor alle verdere inlichtingen en ook voor inschrijving kunt U terecht op het Secretariaat Yachting, Priester Poppestraat 33, 2640 Mortsel (tel. 03(455.72.34)



ACADEMICAL ADDRESS BY PROF. DIANA N. NICKOLAEVA

St. Petersburg Port and the Baltic Shipping Company under the conditions of the economic reform.

To realise a complicated picture of the situation in the Baltic Shipping Company/BSC/and the port, it is necessary to consider some general features of the economic reform going on in Russia.

It is well-known, the economic reform is developing under difficult circumstances. At present in Russia there is a striking political crisis.

There are a lot of serious problems in the sphere of economic reform connected with the disintegration of the Soviet Union. The first problem concerns the rupture of economical connections. The rupture of the economic space, mechanical disintegration of economical relations influenced greatly the economy of Russia, as many branches of industry used to produce equipment completed by the enterprises from different republics.

Now economic partners from the former Soviet republics don't always fulfil their obligations. For example, the enterprises from Ukraina, some Baltic states don't transmit large payments in time to different Russian enterprises. It is impossible to recover debts from them because there is no court of arbitration.

The lack of legal provision of the economic reform is also reflected in the problem concerning the adoption of the law on land. This law will be able to solve many problems and as one of them, the problem of constructing new ports.

All the above mentioned problems and many others have led to the falling off of production which in some fields of industry achieves 30% or even more. Many fields of industry must be thoroughly reconstructed. Increasing rates of inflation have depreciated amortisation funds and

capital of circulation of the enterprises. Structural reconstruction in different fields of industry is accompanied by great losses.

The major part of industry, especially science-involving, was connected with the military industrial complex. For example, in St. Petersburg more than 80% of enterprises made products for defence.

Now at present when the period of cold war has finished, the program of conversion is being carried out, reconstruction of military enterprises takes a lot of money. It is not easy to find them. One of the sources of financing conversion may be the sale or joint usage of advanced technologies of military industrial complex, as

well as the sale of modern weapons. Our enterprises try to carry out the conversion program as fast as they can. Most of them have already started to produce consumer goods. The output of production of oil has also been affected by the obsolete equipment used in the industries.

The situation is getting worse because of strikes of workers displeased with working conditions and low standards of living.

The development of agriculture, the transition from the collective state farms into private farms is going rather slowly.

The lack of law on land restricts this process of transition; Today we have 200 000 farms, producing their pro-



ducts successfully. Certainly there are a lot of difficulties for our farmers, especially when they have to deal with formal administration of collective farms. But still new agriculture machines produced by our formal military enterprises have started to appear in private farms. The decrease of industrial and agricultural output quit naturally had led to the decline of standard of life for all people in the country. This decrease is intensified by inflation. The government has worked out the social program defending the people from the sequences of inflation. They try to carry out indexation of wages, pensions scholarships to found funds supporting poor people. One of the worst problem is a great number of international conflicts developing into military actions. These conflicts have arosen the problem of refugees. Unfortunately refugees are not always accepted readily and there are a lot of problems in large cities especially satisfying their primary needs for food and shelter. The substance of the economical reform is the replacement of state property by private property: this process is called «privatisation». Of course it is not easy for Russians to realise a new role of an owner in our country. This transition of state property into private hands is taken place by means of opened or closed sale of shares. This transition may also be arranged via breaking large enterprises into smaller units, or creating holding enterprises with branches by means of buying back the property by people working at these enterprises, people also can use credit. People can choose the form of property.

They can decide themselves if they can go and working with the state enterprises or they will turn it into joint- stock companies of opend or closed type. These are the following principles of privatisation:

1. preference of the working community in defining the form and the procedures of the privatisation,
 2. combination of retributed and free character of their transfer of rights of property
 3. publicity
 4. state and public checking
- Funds controlling property.

Procedures concerning privatisation of enterprises are governed by local funds, controlling property. They organise sale, settle up payments, with the participants of auctions or competitions, legalize the rights for property, give information about the privatisation results. Privatisation concerns first off all trading enterprises, enterprises of public catering, service.

The Central Committee of Russia dealing with control of property has already legalised 5000 enterprises by january the 1th 1992 with a total cost of ten millions roubles. By january 31 th 1993 the cost of entreprises was equal to 160 billions of roubles.

The rate of privatisation has noticeably increased. The process of privatisation of medium and large enterprises is rather slow because it requires a good preparation. It is necessary to take in consideration such important factors as the supremacy of monopolies in particular branches. Earlier their were two or three large enterprises in one field and they dictated their prices. There was no competition. That is why it was useless to develop production. The privatisation of large enterprises is increasing now. Joint - stock companies of the closed type are formed partly upto 50% according to the nominal cost of property and 50% according to the stockrate. Some part of the nominal cost may be paid by vouchers. Vouchers are called privatisation checks with a nominal cost of property of 10 000 roubles.

The decay of the Union of our former republics has influenced greatly the maritime transportation belonging to the former republics. Russia has lost 45% of its merchant marine, 5 ports on the Baltic Sea, 12 on the Black Sea. In the south of Russia we have a big port Novorossisk.

The problem is to organize Russian Merchant Marine and besides that to construct a great international port. In Astrakhan the main access of Russia through the Volga port was eliminated and its functions were transferred to Baku. Now Baku is abroad. The situation in the northern ports of Russia is also rather complicated.

The situation in the far east is more or less stable because the ports and merchant marine belong to Russia. As for the Baltic region, everything is complicated there. Russia has lost the most uptodate ports, reconstructed or newly built by means of the sources belonging to the republics of The Union. By the way, the major part of invested money was taken from Russia. At the present all the cargo of the states of the Commonwealth is carried via russian ports. All of them are overloaded. There are a lot difficulties in the railway transport.

St Petersburg port is the largest in Russia and one of the most expensive in the world. This port specialised in dry cargo and is not provided with terminals for oil tankers. The terminals for containers are also very limited. The expansion of the territory of the port is not possible as it is situated too close to the city. There are a lot of difficulties with the railway approach to the port. At present they are taking measures to improve the cooperation between the port and the railway road. The only possible solution of this big problem is to construct a new big port or to build several smaller ports on the Baltic.

The project of a new port for oiltankers is under consideration. But there might be many negative consequences concerning this project because of the pollution of the Gulf of Finland. The alternative solutions are the development of smaller ports of Oraniembaum, Primorsk, Konstadt. The terminals of these ports were used some years ago mainly by military hydrographical vessels. Now they must be completely reconstructed. It is necessary to deepen the entrycanals. As far as the problem of building new oil terminals, it is now settled that Russian tankers are unloaded at Finnish terminals. Finland at the present is giving great support to our marine transport.

St Petersburg port carries out monopoly policy. The rates on port-services are very high. This policy makes other ports adapt to circumstances and use their own terminals for handling cargo . For ex-

ample timber port alongside with timber handles sugar and metal. The question about the privatisation of St Petersburg port is not settled completely as communications, terminals, hydrotechnical canals are not liable for privatisation. Privatisation of cargo handling facilities and warehouses are not very profitable for the port.

The municipality of St Petersburg tried to organize several independent stevedoring companies but the administration of the port disagreed. The port is not subject to anybody. The local city government or marine department try to interfere, then the port will start striking.

The agreement about marine administration was adopted. This agreement provides for the introduction of state department, which will be in charge of terminals.

The port will have to lease terminals but it is not profitable for them

because port dues will be received by the marine administration instead of the port. The relations between the Baltic Shipping Company and the port are not easy. The BSC is not the main customer of the port. There is no preference for vessels belonging to the BSC.

The economic situation of the BSC is not so easy to describe.

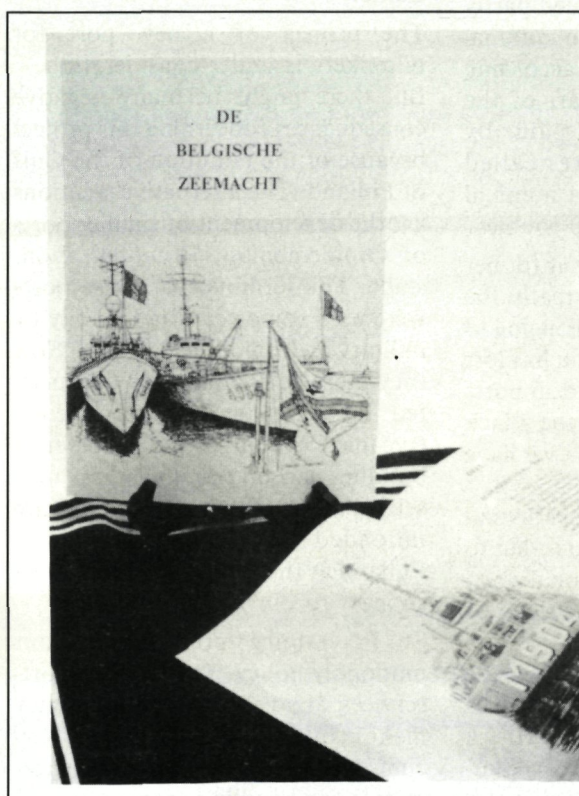
During 1.5 years the BSC paid for the property belonging to the company, gaining money from their profit. It was about one third of the cost of property. After that the state committee gave the BSC a licence on their property. On the basis of their private property a joint - stock company was organised. The shareholders were given equal number of shares. Even pensioners were given participating preference shares. The vessels of the BSC are rather old, there are vessels of 18 years and older.

The BSC has come to the conclusion

that it is better to eliminate unprofitable ships and pay the debts. Unfortunately the state does not subsidise the construction of new ships. Now the BSC, having rich experience in working with foreign firms, having high qualified personnel is ready to cooperate with foreign companies. There are 3 directions:

1. one dealing with commercial operation
2. the second dealing with maintenance
3. the third dealing with spare parts deliverance and provision of crew.

You can get some information about the BSC from this booklet advertising its work. The BSC is trying to overcome the difficulties and is inviting you to cooperate with it.



De Belgische Zeemacht

G. SCHOONVAERE

172 bladzijden boordevol Zeemachtfoto's met heel wat technische info

Momenteel slechts verkrijgbaar in het Nederlands

Kan besteld worden door betaling van 450 BEF + 50 BEF portkosten *enkel* door gekruiste check.

Kan ook rechtstreeks worden afgehaald op de redactie van Neptunus.

DE ZEE EN DE KUNST: FRANZ GAILLIARD

Eén van de talrijke Brusselse kunstschilders die tot de «getrouwen» van de Vlaamse kunst gerekend kunnen worden was Franz GAILLIARD.

GAILLIARD werd te Brussel geboren in 1861. Hij studeerde aan de Brusselse kunstacademie van 1873 tot 1881.

Zijn hoofdberoep was lange tijd tekenaar van actualiteitsonderwerpen/reportages: beeldmateriaal voor kranten en geïllustreerde magazines, meestal geïnspireerd op het nieuws van de dag. GAILLIARD kwam dus zowat overal.

Zo kennen we van hem de veel gereproduceerde beeldverslagen van de brand van de Oostendse Sint-Pieterskerk in augustus 1896.

Zijn waarheidsgetrouwe reportage-stijl vinden we in heel wat van zijn schilderijen die het Brusselse stadsleven als onderwerp hebben terug.

In zijn figuren, portretten, landschappen en strandtaferelen wordt hij pas vrij en lyrisch in een pointillistisch-luministische stijl.

Hem boeide niet zozeer de visser of de zee-op-zich: GAILLIARD was het meer om het mondaine aspect te

doen: de zee als uitgelezen elitair domein voor recreatie. Het is dat aspect dat we voor honderd procent terug vinden in de afbeelding van het schilderij «Op het strand».

Zijn zoon Jean-Jacques, geboren in 1890, zou ook schilder worden en een evengroot liefhebber van onze kust, Oostende in 't bijzonder.

Franz GAILLIARD was directeur van de Academie te Sint-Gillis/Brussel. Daar overleed hij in 1932.

Norbert Hostyn, conservator Sted. Musea Oostende



FRANZ GAILLIARD
«Op het strand»
Brussel, privéverzameling

DE KMV: NIEUWELING VOOR DE NABIJE TOEKOMST

Op 2 juli 1993 besliste onze regering dat de Zeemacht kan starten met de verdere ontwikkeling van een «nieuw» veegtuig. Eveneens werd beslist dat nieuwe mijnenvegers zullen gebouwd worden vanaf 1997. Aldus werd de KMV boven de doopvont gehouden.

Reeds in 1985 startte de Zeemacht met de definitie van een nieuwsoortig veegtuig dat het neusje van de zalm moest vormen van de nieuwe mijnenvegers. Op dat ogenblik was de eerste CMT aan voltooiing toe. Het is nog steeds zo dat de mijnenbestrijding zowel mijnenjagers als mijnenvegers betekent en nog steeds zeer actueel is. De recente conflicten in de Golfregio hebben maar al te duidelijk aangetoond hoe bedreigend een mijn wel is, en er hoeft slechts één mijn in het water te liggen.

Op dit vlak van oorlogsvoering heeft de evolutie van de technologie eveneens een grondige ommekeer in gang gezet. De evolutie in de computertechnologie in het bijzonder heeft de «intelligente mijn» leven ingeblazen.

De bestaande invloedsveegtuigen zijn voor dit soort mijnen herkenbaar, zodat de mijnenbestrijding nog weinig efficiënt is. Daarom is een nieuw veegtuig bittere noodzaak geworden.

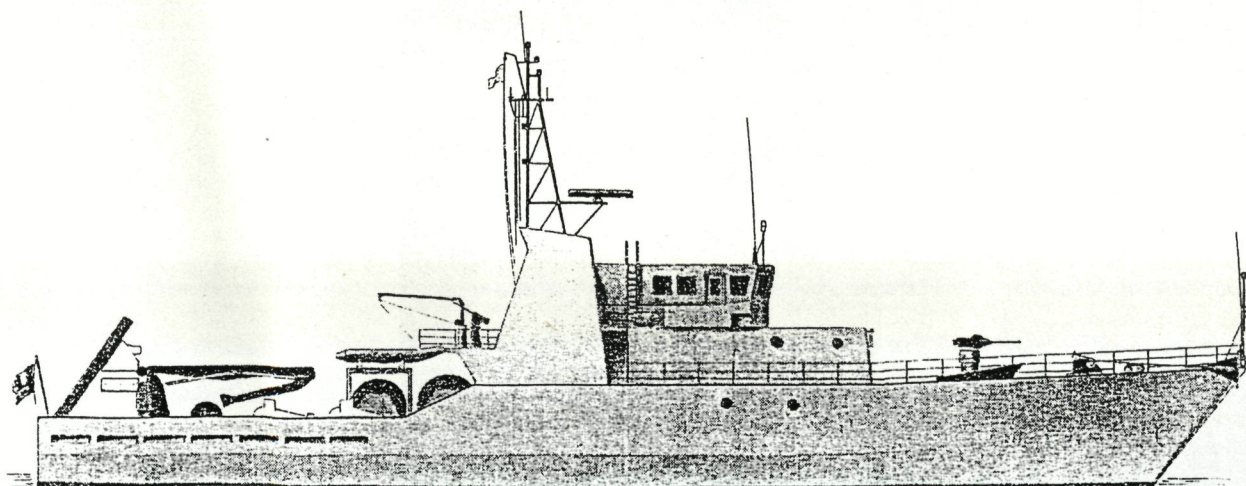
Het vernieuwende in het veegtuig voor de KMV is dat men aan «doel-simulatie» zal doen. Hierbij bootst men een schip na voor bijna alle invloeden, ook «signatuur» genoemd, waarmee schepen gekenmerkt kunnen worden. Zowel magnetisch, akoestisch alsook andere invloeden van schepen kunnen met het nieuwe tuig opgewekt worden. Het volstaat dan om met een dergelijk veegtuig over de mogelijke mijnenzone te varen om deze zone vrij te verklaren voor schepen met dergelijke «signatuur».

Het nieuwe veegtuig heeft de naam Sterne meegekregen en zal bestaan uit maximum zes identieke «vissen» en één speciale laatste «vis». Deze zeven «vissen» worden achter elkaar gesleept op tien meter van elkaar. De eerste «vis» zit ongeveer 200 meter achter de KMV. De laatste «vis»

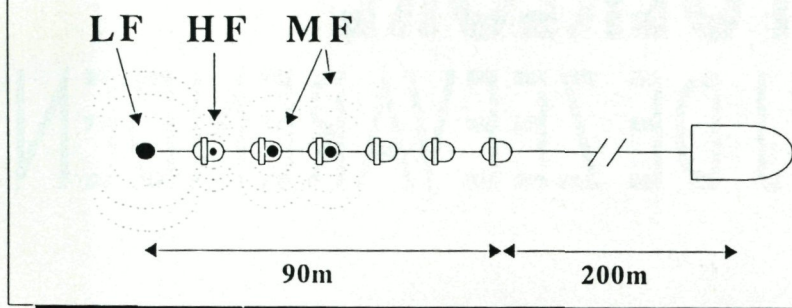
zorgt voor geluid op lage frequenties, net zoals een schroef van een schip. De andere «vissen» staan in voor de magnetische, electromagnetische en andere akoestische invloeden. Een aantal proeven op zee met drie «lege vissen» hebben reeds in 1991 plaats gehad met de Truffaut als slepend testschip.

Maar de KMV zal niet alleen instaan voor de bestrijding van «intelligente» mijnen. Het mechanisch vegen zal blijven bestaan tegen verankerde mijnen, waarbij het mechanisch veegtuig slechts lichtjes verschilt van de bestaande. Andere taken zijn eveneens weggelegd voor de KMV met als een van de belangrijkste de bewaking van de vaarroutes (Route Survey). Dit zal aan hoge snelheden kunnen gebeuren met de inzet van een gesleepte sonar.

De KMV zal ongeveer 52 meter lang zijn en een verplaatsing van zowat 650 ton geven. De romp zal uit glasvezelversterkte polyester gemaakt zijn, een beetje zoals de CMT. Uiteraard wordt veel aandacht besteed aan



STERNE M and STERNE A Teaming :



een geruisarm schip en een zo klein mogelijke magnetische verstoring om het schip én zijn bemanning te beschermen.

Aan boord van de KMV zullen ongeveer 30 man kunnen meevaren. Dit betekent dat zoveel mogelijk, en zeker zoveel als nodig, geautomatiseerd

zal zijn. De gesloten brug wordt het zenuwcentrum van het schip. De commandocentrale, machinecontrole, supervisie op het achterdek en normale brugactiviteiten gebeuren er allemaal. Degenen die er zouden aan twifelen, het wordt een technisch geavanceerd schip, met slechts een ploeg van vijf man op het achterdek.

Vooraleer het eerste schip in de vaart komt wordt het nieuwe veegtuig getest. Dit zal ten vroegste in 1996 gebeuren, zodat de eerste tochten met de KMV1 nog net voor de eeuwwisseling zullen gevaren worden. Dit wordt een mooie uitdaging voor onze Zeemacht.

Door ZDT/AE

BREVET DE NAVIGATION HAUTURIERE 1993-1994

BREVET RECONNU PAR LE RYCB ET L'ISSA

Le Cercle Nautique de la Force Aérienne de Vilvorde organise pour la treizième fois (d'octobre à Pâques) des cours théoriques pour obtenir le brevet internationalement reconnu: BREVET DE NAVIGATION HAUTURIERE (Yachting voile et moteur).

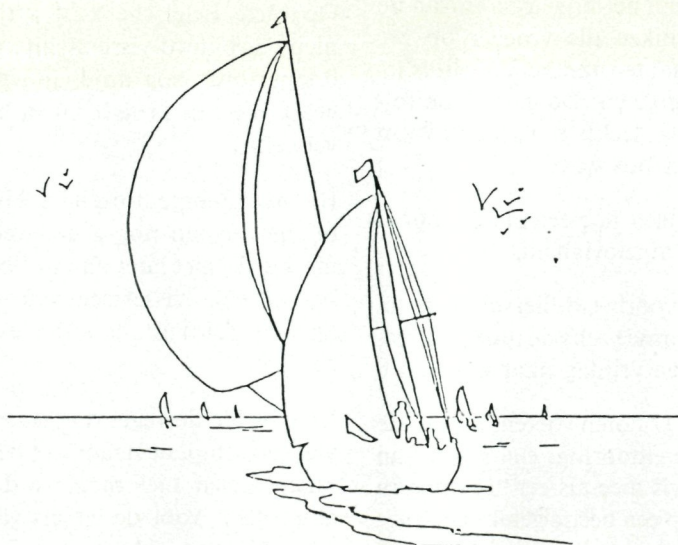
Pendant 30 soirées de 3 heures vous acquérez les connaissances nécessaires pour une navigation sûre et efficace.

Le programme comporte tous les cours prescrits. Il sera donné par des officiers et capitaines au long cours, yachtmen compétents, ainsi que par d'autres spécialistes dans la matière. Ceci garantit le haut niveau du cours. Il ne faut pas avoir de connaissances préalables, ni avoir fait des études d'un certain niveau.

Pendant les sessions précédentes un très grand nombre d'élèves a réussi. Employez la période hivernale pour approfondir vos connaissances et obtenir un brevet.

Les cours débuteront le 1 octobre 1993 à Peutie, près de Vilvorde, Caserne Major Housiau à 19.45 h.

Inscriptions et tous les renseignements au secrétariat:
Secrétariat Yachting
Priester Poppestraat 33
2640 Mortsel
Tf. 03/455 72 34



MARITIEME FOLKLORE

BIJGELOOF BIJ DE ZEEVARENDEN

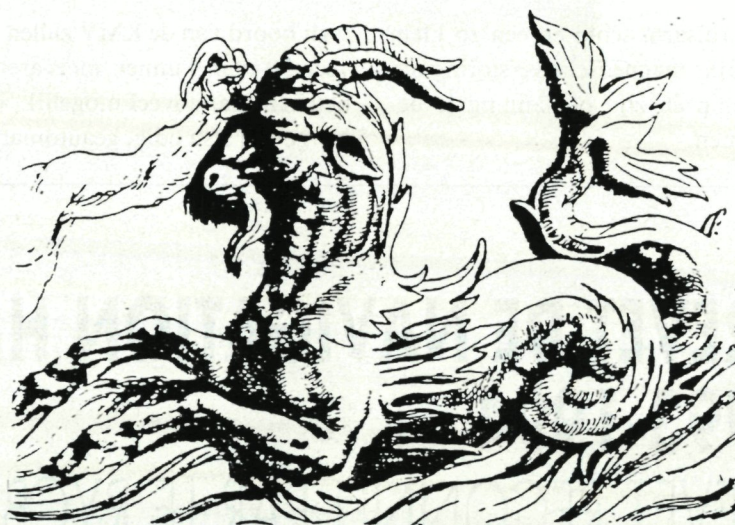
In de voorbije eeuw is er op zee veel veranderd. De zeeman van vandaag glimlacht als hij van bijgelovigheid bij de zeevarenden hoort. Voor hem telt de gesofistikeerde uitrusting die hem in een minimum van tijd en met een maximum van veiligheid, doorheen alle weer, van het ene continent naar het andere brengt. Maar toch?

Veel van het bijgeloof en van de gebruiken die vroeger op zee deel uitmaakten van het dagelijks leven zijn vergeten. De maritieme folklore is nog slechts een schaduw van wat het eertijds was.

En toch zijn er nog een massa sporen van deze bijgelovigheid.

Een goed voorbeeld hiervan is de tegenzin waarmee zelfs de moderne zeeman op een vrijdag naar zee gaat.

De Duitse U-boten voeren, tijdens de tweede wereldoorlog, een staart van een bruinvis mee als een talisman in de hoop op een beetje geluk. Hiermee imiteerden ze een gebruik aan boord van de vroegere zeilschepen waarbij,



met hetzelfde doel, een haaienstaart aan de grote mast werd genageld.

Toen in 1966 het Britse zeilschoolschip de «Sir Winston Churchill» van stapel liep staken er muntstukken met de beeltenis van Winston Churchill onder zijn masten.

Op onze Belgische kust krijgt een nieuw gebouwd vissersschip, dat gedoopt wordt, nog altijd vijf «paasnagels» mee, in kruisvorm in het dek verwerkt.

Dat in sommige streken het bijgeloof bij de zeeman nog zeer levendig is merkte ik, niet later dan in 1992, aan boord van vissersschepen op de Spaanse Zuidkust, de gekende «Costa del Sol».

Daar geldt de regel dat, aan boord van een schip, de naam van bepaalde kustplaatsen niet mag worden uitgesproken. Voor de vissers van Motril gold dit voor de plaatsen LA MAMOLA en CARBONERAS.

Spreekt men aan boord, noodgedwongen, over deze plaatsen dan heeft men het over «los pueblitos» - de dorpjes -. Heeft iemand, aan boord, het ongeluk een van die namen toch uit te spreken dan hieuwt men meteen de netten in en zet het schip koers naar de haven.

Voor de bemanning is de vangst verbrod en «dios» weet wat er hen nog boven het hoofd hangt.

Hetzelfde geldt bij het uitspreken van de woorden ZORRO (vos), CULEBRA (slang), ZAPATERO (schoenmaker) en ZAPATO (schoen).

Wordt een van deze woorden uitgesproken als het schip in de haven ligt dan stapt gans de bemanning aan de wal en wil die dag niet meer uitvaren. Net zoals in het voorgaande geval gaan ze ervan uit dat noch vangst noch reis gelukkig zal zijn.

Waarom het precies om die woorden gaat kon ik voorlopig niet achterlaten.

Een ander voorbeeld ligt dichterbij ons, namelijk bij onze zuiderburen. Frankrijk heeft een flink georganiseerde marine met ondermeer een paar vliegdekschepen en een reeks atoomduikboten. Wij weten, uit ervaring, dat onze zuiderburen het zeevaartbedrijf, vooral bij de Marine, zeer ernstig nemen.

Het zijn goedgetrainde mensen die zich onder alle omstandigheden van de modernste technieken zullen bedienen.

En toch wil de traditie dat in de Franse Marine, aan boord van een schip, het woord LAPIN -konijn- niet mag worden uitgesproken.

Wil men toch over «het beest» spreken, het komt bij feestelijke gelegenheden regelmatig op de spijkskaart, dan spreekt men van «la bete» of «la bete aux longues oreilles».



Er lopen in de Franse Marine een reeks anecdoten van ongelukken die zijn voorgekomen omdat iemand aan boord «het beest» bij zijn naam noemde.

Zo was er het patrouillevaartuig dat Mers-el- Kebir buitenvoer.

De kommandant vroeg zijn tweede in bevel wat de pot schafte. Deze laatste had het ongeluk «het beest», dat als hoofdgerecht op het menu stond, bij naam te noemen. De kommandant schrok en maakte onmiddellijk rechtsomkeer. Hij voerde het manoeuvreer iets te vlug uit waardoor dat hij een dukdalf aanvoer, dit ondanks het feit

dat deze duidelijk vermeld stond op de kaart en goed in het zicht was.

Een ander patrouillevaartuig, dat regelmatig last had van zijn nukkige verstelbare schroeven, lag in de haven van Djibouti, varensklaar met draaiende motoren. Tijdens de meerposten kwam een hoogwaardigheidsbekleder, die een naam droeg nauw verwant aan «het beest», afscheid nemen van de kommandant. Op het ogenblik dat hij voet zette op de valreep begonnen plots de schroeven te draaien zodat het schip met een ruk in zijn meertrossen opliep. De toestand verbeterde eerst nadat de hoge bezoeker weer voet aan wal had gezet.

Op een mijneveger in Cherbourg werd op een dag de zwarte boordkat verpletterd tussen een haastig toegeslagen kooi, de voorzitter van de onderofficiersmess brak op hetzelfde ogenblik zijn bril en de hofmeester meldde, bij naam, aan de kommandant dat die dag «het beest» als hoofdgerecht geserveerd werd.

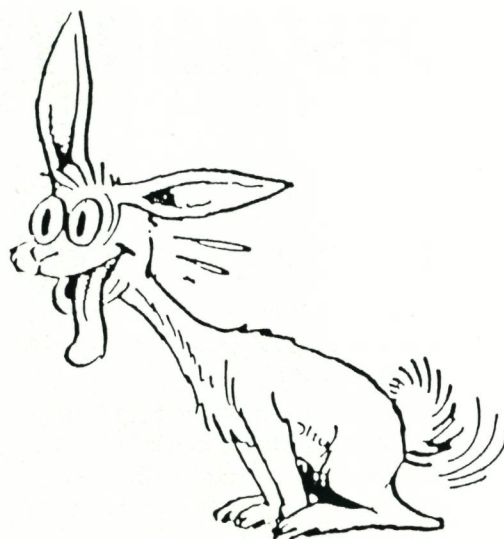
Bij het horen van zoveel ongelukstijden, zegde de kommandant meteen de afvaart af.

Een geluk want het werkterrein werd die dag geteisterd door een waterhoos die op de schepen, die in het gebied voorkwamen, zeer veel schade aanrichtte.

Zo lopen er in de «Marine Nationale» een hele reeks verhalen over ongelukken die hun oorzaak vonden bij het vernoemen, met naam, van «het beest met de lange oren».

De redenen voor de slechte reputatie die het ons gekende knaagdier in het verleden meekreeg moeten we gaan zoeken in de tijd dat de zeilschepen, voor hun ravitaillering, levende dieren mee aan boord namen.

«Het beest» behoort tot de orde der knaagdieren. Alles dat het voor zijn tanden krijgt moet eraan geloven, inclusief de romp van een houten schip. Daarbij levert «het beest» een bijproduct, zijn urine, die de eigenschap heeft alles te doen rotten dat ermee in aanraking komt. Het eerste slachtoffer van deze oncontroleerbare agressie was uiteraard de houten bodem van het lensvlak.



Sterke verhalen, uit de tijd van de zeilschepen, van scheepsrampen te wijten aan de knaag- en urineerzucht van deze dieren zijn dan ook schering en inslag.

Waarschijnlijk zijn veel van deze verhalen blijven hangen in de «Royale» van onze zuiderburen.

Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen



AFSCHEID VAN EEN MONUMENT

Eind juni jl. nam Jules Van Lief-feringe, Chef van de kazerne-ringsdienst Marinebasis Zeebrugge, afscheid van de Zeemacht en het werd stil in de basis.

De diverse functies, die hij geduren-de de 40 jaar dienst mocht vervullen in de Zeemacht, waar weinigen zich kunnen op bogen, getuigen van een rijk gevulde militaire loopbaan en spreidde zich over de meest diverse vlakken.

Aanvankelijk wees niets erop dat Ju-les een loopbaan bij de Zeemacht zou beginnen.

Geboren in Schendelbeke, bij Ge-raardsbergen, op 14 juli 1934 nam hij op 18 jarige leeftijd dienst bij het landleger, meer bepaald als infirmier. Het is uiteindelijk in februari 1955 dat hij bij de Zeemacht terechtkwam.

Na de eerste opleiding en een daar-opvolgende boordperiode aan boord van de Bastogne, kreeg hij een affek-tatie in het Reservedepot van Zee-brugge, waar hij deel uitmaakte van de Stafdivisie.

Bewust van zijn waarde nam hij in 1958 deel aan de opleiding van be-roepsonderofficier in de SKOO/ZM te St.-Kruis waar hij met glans afstu-deerde in maart 1959.

De daaropvolgende jaren vinden we hem terug aan boord van diverse schepen waaronder de De Moor en de Lecointe.

In 1960 was hij getuige van het afslui-ten van de Belgisch koloniale perio-de. Immers, midden in de meest ru-moerige periode, was hij afgedeeld in de basis Kitona. Over dit stukje ge-schiedenis kan Jules de meest sterke verhalen vertellen, alsof hij die nog steeds beleeft.



1^e Meester Chef Jules Van Liefferinge met echtgenote geflankeerd door zijn korpsoverste Fregatkapitein Cuypers en de Provinciecommandant Kapitein-ter-zee Vanden Eycken. (Foto G. Poupaert)

Maar de kroon op zijn militaire loop-baan was beslist het opstarten en in-richten van de «Nieuwe» Marineba-sis Zeebrugge, dit als hoofd kazerne-ringsdienst. Met dit huzarenwerk, zijn ongeëvenaard organisatietalent en doorzettingsvermogen mocht hij terecht alle lof en felicitaties ontvan-gen.

Dat Jules meer pijlen op zijn boog had en een bijzonder sociaal bewogen mens was bewees hij met zijn jaarlijk-se bijdrage in de organisatie van het Galabal voor de Verlaten kinderen, dit nu reeds voor de 20e maal. Maar ook zijn inbreng aan de jaar-lijkse Vlootdagen van Zeebrugge en het welslagen daarvan waren niet in te schatten.

Na een encadreringsprestatie van 3 jaar nam Eerste Meester Chef Jules Van Liefferinge afscheid van een groot deel van zijn leven.

De Marinebasis van Zeebrugge is eens te meer een monument kwijt en het is stiller geworden.

Ik ben blij Jules te hebben gekend. Behouden vaart en nog vele jaren ge-luk tesamen met familie en vrienden.

Willy Bosteels



INTERKORPS WATERSPORTKOMPETITIE

«STROOMBANKBEKER '93»

De 24ste stroombankbeker heeft plaatsgehad van 10 tot 14 mei 1993. 7 korpsen namen deel aan de wedstrijd.

De openingsactiviteit is steeds de roeiwedstrijd in walvissloep om de spieren los te gooien voor de rest van de week.

Door de opkomende wind 's namiddags werd de wedstrijd bemoeilijkt en schudde het klassement dooréén, met als resultaat dat NAVSTAOST - WESTEROEVER als eerste uit de bus kwam. De tijd van de damesploeg werd scherper gesteld dan verleden jaar.

De 2de dag werd de klasse «caravelle» en «420» gezeild op de spuikom te Oostende in een windkracht 3 à 4, ideaal dus. Bij de caravelle kwam NAVSTAOST - OOSTEROEVER als een onverwachte overwinnaar uit de hoek.

Bij de «420» stond er geen maat op de Masters en zeilden de beste plaats.

De topattractie is nog steeds het walvissloep zeilen, die werd beslecht in de achterhaven van Zeebrugge gedurende 2 dagen met een zwakke wind. Na de traditionele discussies over het al of niet in het bezit zijn van een goede romp kwam NAVSTAOST -



WESTEROEVER als eerste op de lijst met vijf overwinningen van de 8 reeksen.

De competitie werd afgesloten met een zwemwedstrijd in de Marinebasis Zeebrugge waar NAVCOMZEB de minste seconden bijéén zwom.

De uiteindelijke overwinnaar over alle disciplines werd NAVCOMZEB, die de wisselbeker in ontvangst mocht ne-

men van Kapitein-ter-zee Vanden Eycken, voorzitter Zeilcentrum.

Langs deze weg worden alle autoriteiten bedankt die de faciliteiten gegeven hebben aan de deelnemende ploegen alsook alle deelnemers, juryleden, ploegafgevaardigden en personeel Zeilcentrum voor hun inzet om deze organisatie mogelijk te maken.



Kapitein-ter-zee Vanden Eycken met de winnende ploeg.

Eindresultaat :

- 1e plaats - NAVCOMZEB
- 2e plaats - NAVSTAOST
- WESTEROEVER
- 3e plaats - NAVSTAOST
- OOSTEROEVER
- 4e plaats - MASTERS
- 5e plaats - COMINAV
- 6e plaats - BELNAV
- 7e plaats - DAMARS

DE INTERNATIONALE MARITIEME CONFEDERATIE (I.M.C.) OP BEZOEK BIJ ZEILCENTRUM ZEE-MACHT

Traditiegetrouw organiseerde het I.M.C. een zeikamp.

Dit gebeurt jaarlijks door één van de zes aangesloten landen: Duitsland, Frankrijk, Italië, Nederland en Oostenrijk.

Het is de eerste maal dat België via de Nationale Vereniging der Oudgedienden van de Zeemacht (N.V.O.) een zeilkamp inricht. Dit jaar ging die door in het Zeilcentrum van de Zeemacht op de Spuikom te Oostende van 2 augustus tot 14 augustus.

Het I.M.C. met als doelstelling de toenadering en vriendschapscontacten tussen de Nationale Maritieme Verenigingen te onderhouden en aan te moedigen, het promoten van de maritieme geest en vooral de jeugd te motiveren voor de belangrijke rol van de zee en het maritieme. Vandaar een jeugdkamp zeilen.

Er waren 36 deelnemers uit de 6 landen opgekomen om de zeilsport te beoefenen, verdeeld over 8 caravelles en 3 sodipasloepen geleverd door het Zeilcentrum.

De Zeilclub «V.V.W. Oostende - Spuikom v.z.w.» had zijn infrastructuur beschikbaar gesteld om gedurende de dag de cursisten te ontvangen. De dagindeling werd afgewisseld met theoretische zeilmaneuvers die daarna in praktijk werden omgezet.

Ook het aanleren van knopen, steken, splitsen en paddelen werden niet onbenut gelaten. Na een 1e week van aanleren kon de 2e week aangevangen worden met de eerste zeilwedstrijden waardoor er een competitiegeest aangewakkerd werd tussen de verschillende nationaliteiten.

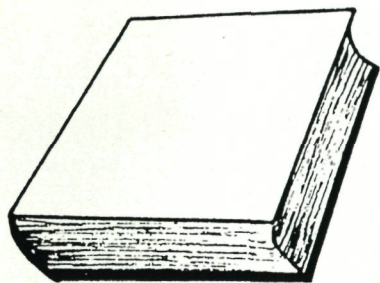
Het zeilen werd afgewisseld met een bezoek aan de Marinebasis Zeebrugge, de steden Brugge en Gent. Om het zeilkamp af te sluiten op de Spuikom in een verbroederingssfeer, werd er door het personeel van het Zeilcentrum een barbecue ingericht, die met grote geestdrift onthaald werd door de deelnemers van het I.M.C. De laatste dag werd er een bezoek gebracht aan «Eurosail Antwerpen», die door de aanwezigheid van al die zeilschepen, een mooi afscheid werd in een maritieme geest.

De brevetuitreiking greep plaats in de Mess Onderofficieren te Oostende. Waar in aanwezigheid van Dhr. Verhulst L., voorzitter van N.V.O., Dhr. Lelievre M., Bestuurslid van N.V.O. en coördinator van I.M.C. - Zeilkamp, Dhr. Lingier R., Voorzitter V.V.W. Oostende-Spuikom, LDV Vandensteen Directeur Zeilcentrum en IMR Decorte J. Beheerder Zeilcentrum.

Langs deze weg worden alle personen bedankt die zich ingezet hebben op logistiek - of op maritiem vlak, of als zeilmonitor om dit kamp tot een succes te leiden.

**IMR Decorte
Beheerder ZCZM**





BOEKBESPREKING

MERCATOR

A THING OF BEAUTY IS A JOY FOR EVER

Er is een prachtig nieuw boek uit over de geschiedenis van het Belgisch Schoolschip «Mercator».

Het boek werd officieel voorgesteld aan de pers op 30 JUL '93, aan boord van de Mercator, dit onder ruime belangstelling.

Deze unieke uitgave, geschreven door de co-auteurs de heer Joris Dankaert en Kapitein Ghijs, verduidelijkt de historische waarde van dit schoolschip en schildert vooral de toekomstmogelijkheden voor de jeugd van vandaag.

Kapitein Ghijs, de laatste «varende kapitein» van het beroemde schoolschip, schetst episoden uit het verleden, zoals bijvoorbeeld de spannende episode in het toenmalige Belgisch Congo.

Hij vertelt ook hoe de Belgische Zee-macht is kunnen gebouwd worden rond een kern van ex Mercator kadetten.

Een tweehonderdtal authentieke foto's vormt de visuele kern van dit boek en is vanzelfsprekend een oogstreler.

Het boek is een must voor elke kenner en liefhebber van de zee, de Zee-macht en van Zeilschepen in het algemeen.

Belangrijk is ook de wens van Kapitein Ghijs dat de opbrengst van deze uitgave gestort zal worden aan het fonds v.z.w. Mercator, een gebaar dat alle lof verdient.



De Mercator gedurende zijn transit naar Antwerpen op 26 juni '93.

«MERCATOR»

Co-Auteurs Joris Dankaert

Kapitein Ghijs

Prijs: 1.295 Fr

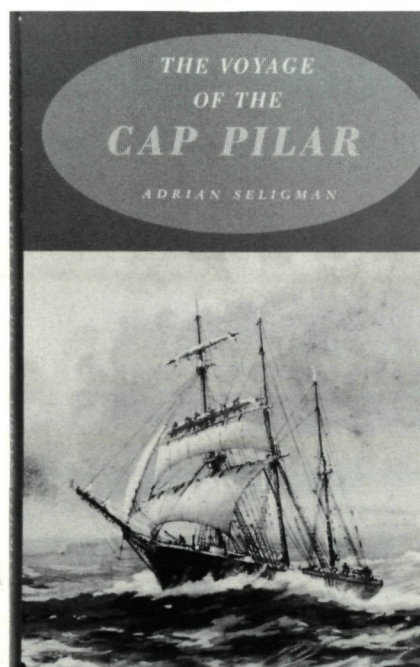
De uitgave telt 120 pagina's

Uitgeverij ADFRYTISING -

2547 LINT

«THE VOYAGE OF THE CAP PILAR» BY SELIGMAN

WELCOME RETURN OF A SAILING CLASSIC



The story is sensitively written by a young man who had already learned to hold the sea in awe. We follow the fortunes of Seligman, his 21-year-old bride, Lars Paersch the Finnish mate and the 17 young men recruited through an advertisement in «The Times», as they cross the oceans with no help but the wind and their own endeavours - no engine, no radio, no electronics of any kind.

En route for Grand Salvage Island, Seligman recounts...» ... she was making two or three knots straight for the shoal. We could see the black teeth of rock sticking out of the pother; we could hear the growl of the breakers... Down came the main-sail with an almighty slatting of canvas... there was nothing left to do but watch, fascinated, what looked like the certain doom of all our hopes and ambitions...»

The moments of frustration, despondency, triumph and of high hilarity are faithfully and entertainingly reported as they sail from London to Madeira and across to Rio; east to Tristan da Cunha:

«To me this was the most thrilling moment of the voyage. Three years before Lars and I had first seen Tristan; and our longing to see it again had brought us back in an old-time sailing ship, carrying the mail as they used two years ago. Out at sea lay the Cap Pilar, nodding and bowing in the swell, and from the shore came a boat pulled by men who had no news from the world for over a year... In her stern sheets was a wild-looking figure in a cassock...»

And to Capetown; on to Sydney and Auckland, where baby Jessica was born to spend the first year of her life at sea. Then sailing on again through the South Sea Islands to Peru, the Galapagos, Jamaica, New York, Halifax, across to Falmouth and home to London Docks.

As Seligman himself says: «Anyone who reads this book might well have sailed with us, and I have tried to tell the story as you yourselves would probably have told it».

First published in 1939 by Hodder & Stoughton, Seligman recounts the true story of his 2-year voyage round the world with a volunteer crew, in the 295-ton barquentine, an ex-Breton Grand Banks fisherman of oak and elm with pitchpin masts and spars.

September 1993 sees the welcome return of Adrian Seligman's sailing classic, «The Voyage of the Cap Pilar» published in paperback by Merlin Press Ltd. (Price: £ 10.95). Original illustrations are included and the cover carries a striking and lovely picture in full colour of the ship running before a Southern Ocean gale.

Willy Bosteels



INFO RESERVE

DUR, DUR L'AVENIR D'UN O.R.!

Le 12 juin dernier, une soixantaine d'officiers de réserve de la Force Navale se sont réunis dans les élégants locaux du Brussels Royal Yacht Club, le B.R.Y.C., pour participer au XXXV^e Congrès national organisé par leur association, l'A.O.R.F.N.

Le programme de cette journée, concocté par la section Brabant, prévoyait une visite fort instructive au Planétarium du Heysel pour les épouses, et la traditionnelle séance académique pour les congressistes. Au cours de celle-ci furent présentés les rapports du président national, le 1LZ(R) J. De Decker, des commissaires aux comptes, ainsi que les comptes-rendus d'activités des Comd Div SQUAD, N.C.S.O. et DIV-MAR, des présidents de toutes les sections régionales et eu lieu l'élection du nouveau Conseil d'Administration. Un très convivial repas de circonstance clôtura cette importante journée.

Comme c'est la coutume, l'Amiral prit la parole pour exposer en détail la situation et l'évolution de notre Force Navale face aux restructurations imposées aux Forces Armées. Si la ZM-FN dit-il, ne représente qu'1/16^e de l'ensemble des Forces Armées belges, elle semblerait mieux à même de ce fait, de pouvoir s'adapter aux incontournables décisions ministérielles.

Mais plus que jamais, le 'positive thinking' reste de rigueur!

De façon concrète, il souligne e.a. l'incidence des restrictions budgétaires

sur la gestion des multiples départements de la F.N., la complexité des problèmes occasionnés par la réduction en personnel, les conséquences de la diminution du nombre de navires, etc., et son souci de pouvoir malgré tout garantir, au cours des prochaines années, une opérationnalité responsable de notre marine militaire.

Abordant ensuite le point du devenir des officiers de réserve au sein de notre force, sans faire d'inopportunes révélations - nul n'est devin en ces

matières - l'Amiral de Division W. Herteleer affirma que s'il n'y avait plus lieu d'investir pour contrer une quelconque menace venue de l'Est, il restait encore la probabilité pour la Force Navale de devoir multiplier ses missions.

Dans un tel cas, et si ces missions dépassaient une durée de 6 mois par exemple, nos responsables politiques pourraient peut-être envisager d'intégrer des éléments issus de la «réserve» pour accomplir certaines tâches.



«Wij moeten steeds positief blijven denken! ...»

D'autre part, le service militaire ayant été supprimé et le personnel en service active réduit de 40 à 50%, on pourrait dès lors, à l'instar de ce qui se pratique en Grande Bretagne par exemple, confier la formation militaire des futurs 'miliciens volontaires' au cadre de réserve.

Dans cette optique, ZS invita tous les Officiers de Réserve à collaborer étroitement avec son E.M. pour pro-

poser et développer ensemble un *modus operandi* apte à assumer, le cas échéant, la prise en charge de cette opération.

En ces temps difficiles, où les options à prendre sont incertaines et souvent délicates, le responsable de l'E.M. se déclara malgré tout confiant dans l'aptitude du peuple belge à trouver en toute circonstances, des solutions adaptées à ses problèmes spécifiques,

et conclut son 'State of the Force' avec optimisme, en affirmant que: «... er is een toekomst voor datgene de 'Anciens' hebben gewerkt!».

Puisse-t-il être entendu au-delà des polders...

Saint Bernard du Spuikom

LES TRADITIONS MILITAIRES QUI SE PERDENT

Le 22 juin écoulé, je mettais le cap sur VIELSALM pour y participer, la 16 ième fois consécutive, à la M.S.A., la Marche du Souvenir et de l'Amitié. Cette marche traverse le massif ardennais d'ARLON à VIELSALM sur une distance de 128 km et est organisée par le 3ième régiment des Chasseurs Ardennais caserné à VIELSALM.

Quatre étapes de 32 km chacune réunissent chaque année, à pareille époque, plusieurs milliers de marcheurs civils et militaires, fraternellement unis dans le même effort. C'est pour cela que c'est la marche de l'Amitié, la grande fraternisation entre l'Armée et la Nation.

Mais c'est aussi la marche du Souvenir. En 1967, le 3ième Régiment des Chasseurs Ardennais décida d'honorer les Anciens de 1940 tombés lors de hauts faits d'armes à BODANGE, BASTOGNE, CHABREHEZ et ROCHELINVAL. Le but initial de la marche était donc de se souvenir, sur les lieux même des combats, des Chasseurs Ardennais qui avaient fait le sacrifice suprême pour défendre la patrie.

Au fil des années, la marche s'internationalisa et des combattants d'autres nations y furent associés. C'est ainsi que des cérémonies ont lieu également aux monuments américains, britanniques, français et allemands. Les résistants et les victimes civils y trouvèrent aussi leur place.

C'est donc tout une gamme multicolore d'uniformes et de tenues de marcheurs qui serpente quatre jours durant le long des sentiers pittoresques de l'Ardenne. La Force Navale y est représentée par son marching team et notre cadre de réserve par de nombreux OR.

Un grand camp de tentes héberge tous ces marcheurs après chaque arrivée. Cette M.S.A. est assurément une grandiose organisation.

Seule l'armée est capable d'assurer le succès d'une pareille entreprise.

Cette année-ci régnait toutefois une ambiance de « fin de siècle » parmi les marcheurs et les organisateurs. C'est que le plan DELCROIX venait de décider la suppression du 3ième Chasseurs Ardennais. Le mess des officiers est à vendre et la caserne de VIELSALM sera liquidée l'année prochaine.

Un trait de plume aura donc suffi pour mettre fin aux traditions d'une des plus glorieuses unités de nos Forces armées. De plus, le lien qui reliait depuis longue date ce régiment à VIELSALM et à toute la région ardennaise est rompu à tout jamais.

C'était donc la toute dernière fois que les Chasseurs Ardennais organisaient leur M.S.A. L'ambiance n'était donc guère à la joie parmi les marcheurs et le « spirit » d'autrefois s'en ressentait cruellement. C'est aussi ce qu'avait compris le Lieutenant-Général CHARLIER, Chef d'Etat-Major de

nos Forces armées, car il vint honorer de sa présence le défilé de clôture de la marche. Un « Adieu aux armes », auront pensé beaucoup.

Si la Marche du Souvenir et de l'Amitié sera organisée par une autre unité militaire est encore incertain. Ce qui est sûr, c'est que les Chasseurs Ardennais ont été remerciés par notre ministre de la Défense et que le but initial de la M.S.A. a disparu de même.

Ainsi est mis fin à une longue et glorieuse épopée. De vieilles traditions se perdent et les liens qui unissent l'Armée à la Nation se dissolvent lentement.

Tous ceux qui sont attachés à notre patrimoine militaire déploreront cet état de choses. Les officiers de réserve que nous sommes, en sont particulièrement affectés car notre Force Navale, elle aussi, est déjà victime des plans de restructuration militaire.

Aussi est-ce avec quelque sentiment de tristesse et de nostalgie que je défilai devant la tribune d'honneur avec les 4.000 marcheurs qui avaient terminé cette mémorable M.S.A. 1993.

Henri Rogie
CPF (Hre)

L'AIR DU LARGE POUR LA DIVISION N.C.S.O. (R).

La superpuissance traditionnellement appelée « ORANGE » s'est désintégrée avec les conséquences que nous connaissons et depuis, ses Etats satellites tentent, souvent avec violence, de s'affranchir politiquement et économiquement.

Le risque de voir certains conflits internes dégénérer en une confrontation plus large se précise; l'intervention de forces multi-nationales occidentales pourrait être requise.

Dans cette optique, certains organismes internationaux ont déjà décidés de prendre une série de mesures préventives; telle l'OTAN, qui a décrété récemment le « Régional Full Control of Shipping » dans la Baltique, la Mer du Nord et la Manche. »

Cette situation de crise, fictive puisqu'imaginaire, constituait en réalité le scénario de base d'une exercice organisé à Ostende les 5 et 6 juin derniers, dans le cadre de la formation permanente des O.R. de la division N.C.S.O. (R).

Elaboré par le Comd Div N.C.S.O., le CPC (R) G. Van Overmeire et son Staff, il avait comme objectif d'entraîner la trentaine de participants aux procédures NCS et FULL NCS et plus particulièrement de les familiariser avec les techniques de « Boarding », qui constitue l'une des phases importantes du NAVAL CONTROL of SHIPPING.

Placée dans le cadre de l'OTAN, la mission du N.C.S.O. dévolue à cette division de réserve de la Force Navale est d'assurer dans les ports belges, en cas de crise ou de conflit :

- La supervision des mouvements des flottes marchandes nationales et alliées dans l'accomplissement de leurs tâches, ainsi que ceux des bâtiments de pêche;

- le routage de toutes ces unités vers leur port de destination;



Des O.R. passionnés par l'exposé très didactique du 1er Stuurman.

- l'organisation éventuelle de convois, ainsi que

- la coordination/liaison entre les autorités maritimes civiles et militaires afin d'optimiser l'usage des infrastructures portuaires disponibles.

Signalons toutefois que « NAVAL CONTROL » doit être compris ici, dans le sens anglo-saxon du terme, c.-à-d. celui de « supervision » des mouvements des navires; et que tous les pays membres de l'Otan disposent d'une telle organisation dont les buts et moyens sont clairement définis.

Ainsi par exemple, dans une première phase de tension, les autorités peuvent décider la mise en activité d'une cellule NCS dans différents pays, afin de collationner toutes les informations relatives aux mouvements maritimes dans les ports et réquisitionner éventuellement certains navires marchands pour des besoins militaires.

Chez nous, le « Naval Control » est assuré exclusivement par des officiers de réserve.

En collaboration avec les autorités maritimes civiles et les armateurs, ils sont chargés e.a. de récolter auprès des 'masters' des navires marchands concernés, tous les renseignements NCS nécessaires. Et le cas échéant, ils leur confient des instructions de départ et de routage pour leur assurer une navigation dans des conditions optimales de sécurité.

Il va sans dire que ce modus operandi requiert de la part de ces officiers NCS - qui entretiennent des contacts fréquents, à différents niveaux - une parfaite connaissance de la navigation et de l'organisation du domaine maritime en général.

Pour les confronter in situ, avec la vie à bord et les entraîner aux pratiques du 'boarding', l'occasion leur fut donnée au cours de ce week-end,



L'air du large pour la Div - N.C.S.O. (R).

(Ph.: Fr. Philips)

d'embarquer à bord de malles de la Régie Maritime des Transports et d'effectuer l'aller/retour Ostende-Douvres.

A bord du «PRINS FILIP», après une visite guidée approfondie depuis les 'bilges' jusqu'au 'monkey bridge', ils purent tout à loisir, s'entretenir avec les membres du staff et du personnel qui, pendant les 9 heures que

durèrent les 2 traversées, les initièrent aux secrets des plus performants dispositifs techniques de navigation et de sécurité dont est équipé ce fleuron de la R.M.T.

Construit en 1990-91 aux Chantiers Boelwerf de Tamise et mis en service en 1992, ce très luxueux Jumbo-Ferry est long de 163,60 m., large de 27,70 m., d'une hauteur de 44 m., et cale

6,20 m. de tirant d'eau pour un tonnage brut de 28.838 t. (4.000 tdw). Pouvant embarquer 1.200 passagers et 710 voitures (ou 120 camions) il est propulsé à la vitesse de croisière de 21 noeuds par 2 hélices qu'actionnent 4 moteurs diesel d'une puissance totale de 21.120 Kw.

L'un des acquis de ce passionnant rappel fut de permettre aux participants de pratiquer de nombreuses séances de 'boarding' à bord et de les confronter ainsi avec une certaine réalité de situation, mais aussi de leur apprendre, de façon didactique, autant sur la conduite d'un navire marchand et les responsabilités qui incombent à son commandant, qu'au cours de bien des rappels, souvent théoriques, à terre.

En ces temps d'incertitudes et de restructuration des forces de réserve, de telles activités, riches d'enseignement, témoignent à suffisance de la volonté optimiste des O.R. de la Div N.C.S.O. (R) de ne pas vouloir sombrer dans l'amorphisme ou la résignation.

Une affaire à suivre...

Saint Bernard du Spuikom



UNIEK - VOOR VERZAMELAARS!

Wapenschild KAMINA artisaanaal uitgevoerd in keramiek gekleurd met bladgoud.

Te bekomen bij NEPTUNUS.

Prijs: 650,- BEF (BTW incl.)

Wegens de breekbaarheid geen levering per postverzending.

UNIQUE - POUR COLLECTIONNEURS!

Emblème KAMINA création en céramique colloré avec feuilles d'or.

Disponible à NEPTUNUS.

Prix: 650,- BEF (TVA incl.)

Vu la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.

INFO MARINE

Bezoek Adjunct Stafchef Russische Marine

Op 11 mei ll. bracht de Adjunct Stafchef van de Russische Marine de Admiraal Kassatonov een vijfdaags bezoek aan de Zeemacht.

De Admiraal Kassatonov was vergezeld door de Militaire Attaché Kolonel Loguinov en de Fregatkapitein Galantsev.

Tijdens dit vijfdaags bezoek werd het gezelschap rondgeleid in onze militaire instellingen.

Een inscheping aan boord van de Myosotis met een demonstratie mijnenjagen belichtte het kunnen van onze mijnenjagers.

Bij het afscheid drukte de Admiraal Kassatonov en Mevrouw Julia Alexandrovna Kassatonova hun waardering uit voor de gastvrijheid en de rimpelloze organisatie die dit bezoek bewerkte.

Visite du Chef d'Etat-Major adjoint de la Marine russe

Le 11 mai dernier l'Amiral Kassatonov a effectué une visite de cinq jours à la Force Navale.

L'Amiral KASSATONOV était accompagné par le Colonel Loguinov, Attaché Militaire, et par le Capitaine de frégate Galantsev.

Pendant ces cinq jours, la délégation russe a visité nos installations militaires. Un embarquement à bord du MYOSOTIS a montré le savoir-faire de nos chasseurs de mines, lors d'une démonstration.

A leur départ, l'Amiral Kassatonov et Madame Julia Alexandrovna Kassatonova ont exprimé leur satisfaction pour l'accueil qui leur fût réservé et pour l'organisation sans failles de cette visite.



De Russische delegatie in bijzijn van Divisieadmiraal W. Herteleer bij hun bezoek aan EGUERMIN.



Parallel met het bezoek aan de Zeemacht brachten de dames een bezoek aan Brugge - Gent en Antwerpen. Een en al bewondering voor het prachtige Antwerpse stadhuis.

V.l.n.r. Mevr. Loguinova, Mevr. Kassatonova, de stadsgids, IMC (b.d.) Roland Desmedt als begeleider, Mevr. Herteleer en Mevr. Porta.



Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht Association d'Entraide de la Force Navale

Lid zijn van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht betekent ook... **solidariteit** met de collega's in de Zeemacht die het minder goed hebben!

Inlichtingen: Tel.: BEMILCOM - 2732-389 (mil. lijn) - Marinekazerne Bootsman Jonsen of (059) 80 66 66 (burger lijn).

Etre membre de l'Association d'Entraide de la Force Navale signifie aussi... **la solidarité** avec les collègues de la Force Navale qui ont moins de chance!

Renseignements: Tel.: BEMILCOM - 2732-389 (ligne militaire) - Marinekazerne Bootsman Jonsen ou (059) 80 66 66 (ligne civile).

Studiedag korpsadjudanten

De jaarlijkse studiedag van de Korpsadjudanten regio West-Vlaanderen, werd dit jaar ingericht door de Luchtmachtbasis van Koksijde en greep plaats op 27 mei 1993.

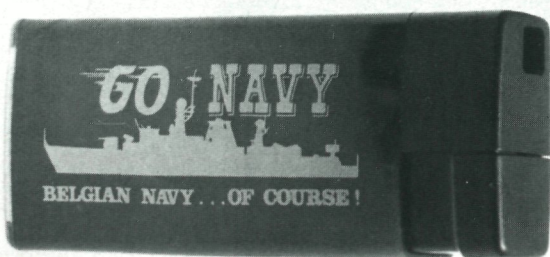
Deze bijeenkomst met als voornaamste doelstellingen de sociale banden, van de diverse Westvlaamse Korpsen aan te halen, werd afgesloten met een lunch in de Mess Officieren - villa «Virgie» te Koksijde. Kapitein-ter-zee L. Vanden Eycken, de Provinciecommandant, was voorzitter van deze vruchtbare studiedag.

Journées d'études pour les Adjudants de Corps

La journée d'étude annuelle des Adjudants de Corps de la région de Flandre Occidentale a été organisée, cette année, par la Base de la Force Aérienne de Koksijde et eu lieu le 27 mai 1993.

Cette réunion, avec comme objectif principal, le renforcement des liens sociaux entre les différents Corps de Flandre Occidentale, a été clôturée par un lunch au Mess des Officiers à la villa «Virgie» à Koksijde.

Le Capitaine de Vaisseau, L. Vanden Eycken, Commandant de la Province, a présidé cette fructueuse journée d'études.



AANSTEKER BRIQUET

80,- BEF

+ 35,- BEF verzendingskosten

+ 35,- BEF frais d'envoi

Investituur Commandant van het Commando Logistiek

Oostende - 18 juni 1993 greep de investituur plaats van de nieuwe bevelhebber over het Commando Logistiek in de Zeemacht. Het Commando Logistiek met als opdracht niet organieke logistieke steun te verlenen aan schepen en waleenheden van de Zeemacht teneinde de operaties mogelijk te maken.

De Kapitein-ter-zee (T) G. Knockaert, sinds 23 september 1988 in bevel wordt oprust gesteld en kon om gezondheidsredenen de plechtigheid niet bijwonen.

Hij werd opgevolgd door de Kapitein-ter-zee (SBH) J. Wouters. De plechtigheid, bijgewoond door tal van hoogwaardigheidsbekleders, werd vervuldigd met de Eedaflegging en uitreiking van eretekens.



Investiture de Commandement logistique

L'investiture du nouveau Commandant du Commandement logistique a pour mission d'assurer le soutien logistique non organique aux bâtiments de mer et aux unités à terre afin qu'ils puissent effectuer leurs tâches. Le Capitaine de Vaisseau (T) G. Knockaert, qui exerçait le commandement depuis le 23 septembre 1988, a été mis à la pension et n'a pas assisté à la cérémonie pour des raisons de santé.

Le Capitaine de Vaisseau BEM J. Wouters a pris la relève. La cérémonie, suivie par de nombreux dignitaires, a été clôturée par une prestation de serment et la remise de distinctions honorifiques.



V.l.n.r.: IMC E. Wets, IOM R. Decorte, IMC E. Ruysschaert, KMT G. Debusschere, QMT B. Pêche, KVK J. De Vos, ILZ J. Haertjens, KMT J. Broeckx, KMT N. Van Campo, IMT P. Vandekerckhove.

Hoog bezoek aan EGUERMIN

Op 23 juni 1993 bracht de Chef van de Italiaanse Generale Staf, de Generaal Corcione een bezoek aan de Belgisch- Nederlandse Mijnenbestrijdingsschool te Oostende.

De Italiaanse Chef Staf werd opgewacht door de school-directeur Kapitein-ter-zee H.J. HIOOLEN.

De rondleiding met briefing werd afgesloten door het gebruikelijke ondertekenen van het Gulden boek



Visite à EGUERMIN

Le 23 juin 1993 le Chef d'Etat-Major italien, le Général Corcione, a visité l'école belgo-néerlandaise de lutte contre les mines à Oostende.

Le Chef d'Etat-Major italien a été reçu par le directeur de l'école le Capitaine de Vaisseau H.J. Hioolen.

La visite commentée et le briefing ont été clôturés, conformément à l'usage, par la signature du livre d'or.

Bezoek Burgerlijke Sociale Dienst aan Comlognav

De Burgerlijke Sociale Dienst bracht een periodisch bezoek aan onze instellingen te Oostende en Zeebrugge. Voorzitter P. Verbrugge en Ondervoorzitter J.P. Hubens hadden de leiding van een groep bestaande uit leden van de Raad van Bestuur, aangevuld met enkele personeelsleden van de organisatie.

Het was een zeer vruchtbaar bezoek waar de sociale banden werden aangehaald en bovendien enkele zeer interessante zaken werden belicht in het kader van de actuele roeping van onze Zeemacht.

Visite du Service Social Civil à COM-LOGNAV

Le Service Social Civil a rendu visite à nos installations logistiques à Oostende et Zeebrugge. Monsieur P. Verbrugge, Président du conseil d'administration et Monsieur J.P. Hubens, vice-président, conduisaient une délégation composée des membres du conseil d'administration et de l'organisation.

Ce fût une visite très intéressante où les liens sociaux furent resserrés et, de plus, quelques données instructives furent développées au sujet du rôle actuel de la Force Naval.

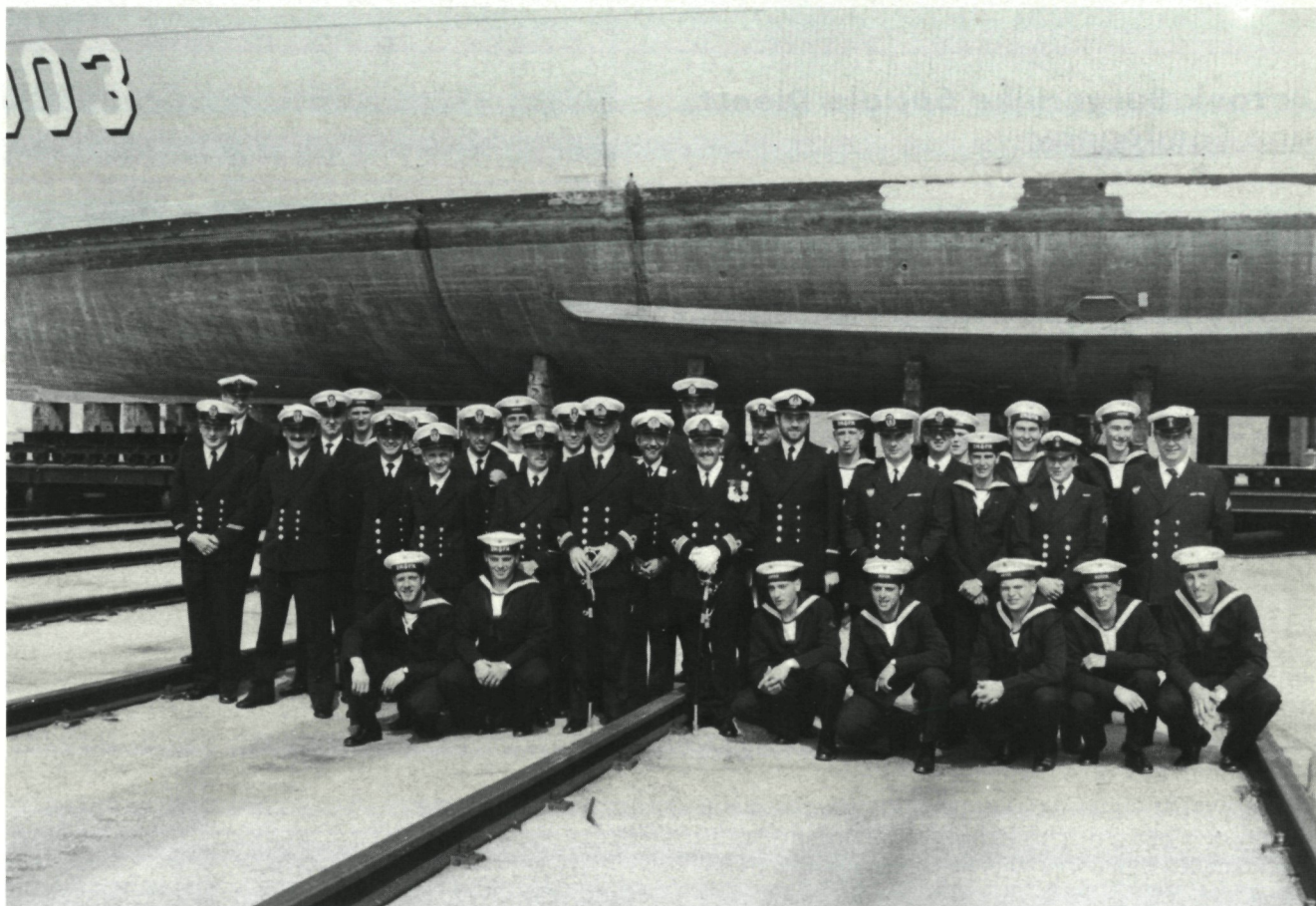


Bevelsoverdracht DUFOR

Op vrijdag 25 juni 1993 werd het bevel over de M903-DUFOR overgedragen. Gedurende de plechtigheid, op de kade van de Marinebasis Zeebrugge, nam de Commandant Luitenant-ter-zee 1e Klas R. Dobbelaere afscheid van zijn bemanning. Het Commando werd overgenomen door de Vaandrig-ter-zee M. Rohart. Voor de bemanning de ideale gelegenheid om te poseren.

Remise de commandement à bord du DUFOR

La cérémonie de remise-reprise du M903 DUFOR a eu lieu le vendredi 25 juin 1993. Pendant la cérémonie, qui s'est déroulée sur les quais de la Base Navale de Zeebrugge, le Lieutenant de Vaisseau de première classe R. Dobbelaere a pris congé de son équipage. L'Enseigne de Vaisseau M. Rohart a repris le commandement du navire. Ce fût pour l'équipage l'occasion idéale pour se faire photographier.



Bevelsoverdracht BELGICA

Op vrijdag 02 juli 1993 werd het bevel over het polyvalent oceanografisch vaartuig A962-Belgica overgedragen.

De Commandant Luitenant-ter-zee 1e Klas F. Smagghe, sinds 03 juni 1991 bevelhebber van de Belgica, nam afscheid van zijn bemanning en van de Zeemacht vermits hij op rust gesteld wordt. Het bevel over de Belgica werd overgenomen door Luitenant-ter-zee 1e Klas R. Beulen.

Remise du commandement à bord du BELGICA

Le changement de Commandement à bord du A962 BELGICA a eu lieu le vendredi 2 juillet 1993.

Le Lieutenant de Vaisseau de première classe F. Smagghe, qui commandait le BELGICA depuis 3 juin 1991, a pris congé de son équipage et aussi de la Force Navale puisqu'il part à la pension.

C'est le Lieutenant de Vaisseau de première classe R. Beulen qui a repris le commandement du A962.



Een nieuwe stempel - Veertigste verjaardag «Hommel»

Wij schrijven 1953: De zeemacht verwierf in dat jaar de Algerines De Moor en De Brouwer alsook 7 kustmijnenvegers, 6 rivierschepen, 2 havenslepers en één sloep (de ZM3), een bijzonder vruchtbaar jaar voor de Zeemacht.

40 jaar na datum is de Hommel nog het enige schip dat in dienst is uit deze werving '53.

Om deze verjaardag te vieren heeft de Club Nautica de gelegenheid aangegrepen om een speciale Stempel aan de skipper 1e Meester Patrick Florée te overhandigen. Om de stempel te bekomen, volstaat het een gefrankeerde omslag, met uw adres, te sturen aan de skipper van de Hommel.

Un nouveau cachet postal: quarantième anniversaire du «HOMMEL»

Nous écrivions en 1953: la Force Navale a acquit, cette année, les algérines De Moor et De Brouwer ainsi que sept dragueurs de mines côtiers, six vedettes fluviales, deux remorqueurs portuaires et une barque (ZM3), une année particulièrement fructueuse pour la Force Navale. Quarante ans après, le Hommel est l'unique navire qui nous reste de la levée 1953.

Pour fêter cet anniversaire le club Nautica a remis au skipper, le Maître Patrick Florée, un cachet postal spécial. Pour l'obtenir, il vous suffit d'envoyer une enveloppe affranchie, avec votre adresse, au skipper du Hommel.

Vlootdagen '93

Traditiegetrouw zette de Marinebasis te Zeebrugge ook dit jaar haar poorten wijd open voor het grote publiek. De Vlootdagen '93, nu reeds de 12e maal, gingen door op 16, 17 en 18 juli 1993.

Dat dit kustevenement de publieke topper is hoeft geen betoog, getuige daarvan de talrijke opkomst - meer dan 70.000 bezoekers werden geteld - een nieuw recordcijfer. Als primeur werd er dit jaar uitgetapt met een bezoek van Poolse Marineschepen.

Dit beleefdheidsbezoek, het gevolg van een in maart '93 ondertekend bilateraal protocolair akkoord tussen de Poolse Minister van Landsverdediging en onze Minister van Landsverdediging, was uiteraard de plakpleister nummer één.

De opengestelde schepen, samen met de vele attracties aan wal en natuurlijk het goede weder maakten deze Vlootdagen het zoveelste succesnummer. Een verdienste pluim op de hoed van het organisatiecomité en natuurlijk de Zeemacht zelf.

De Marinebasis Zeebrugge kreeg ook op vrijdag 16 juli het bezoek van Mevrouw Dehaene.

Journées de la Marine '93

Cette année encore la Base Navale de Zeebrugge a, comme c'est la tradition, ouvert toutes ses portes au public. Les Journées de la Marine, dont c'est la 12ième édition, se sont déroulées le 16, 17 et 18 juillet.

Que cet événement de la côte soit un succès de foule ne doit plus être démonté puisque l'on a compté plus de 70.000 visiteurs ce qui représente un nouveau chiffre record.

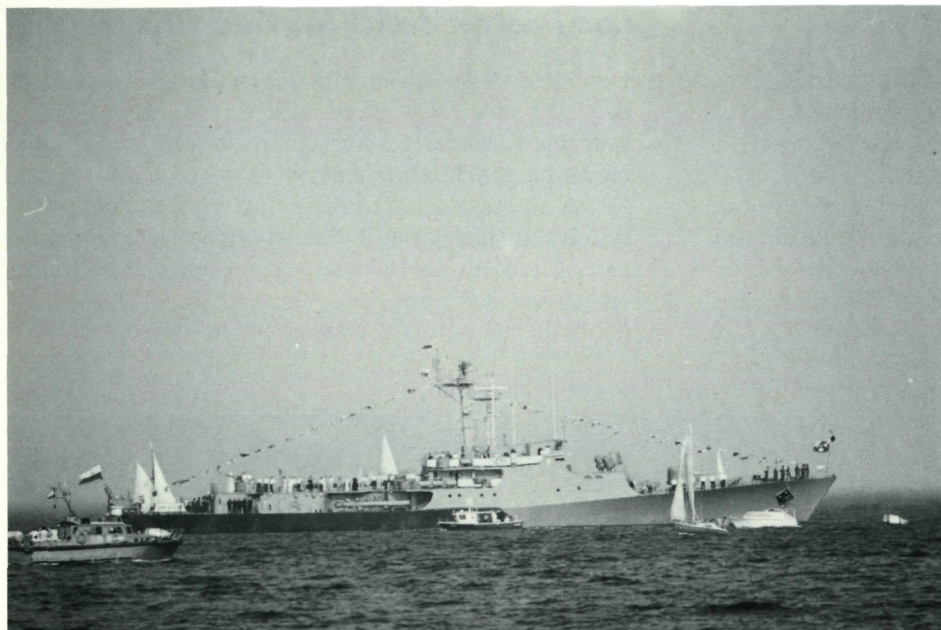
En primeur cette année, la visite de deux navires polonais.

Cette visite de courtoisie, qui est une des conséquences d'un accord protocolaire bilatéral signé en mars 1993 entre le Ministre polonais de la Défense et notre Ministre de la Défense nationale, a été un des principaux pôles d'intérêt.

Le vendredi 26 juillet, la Base Navale de Zeebrugge a aussi reçu la visite de Madame Dehaene.

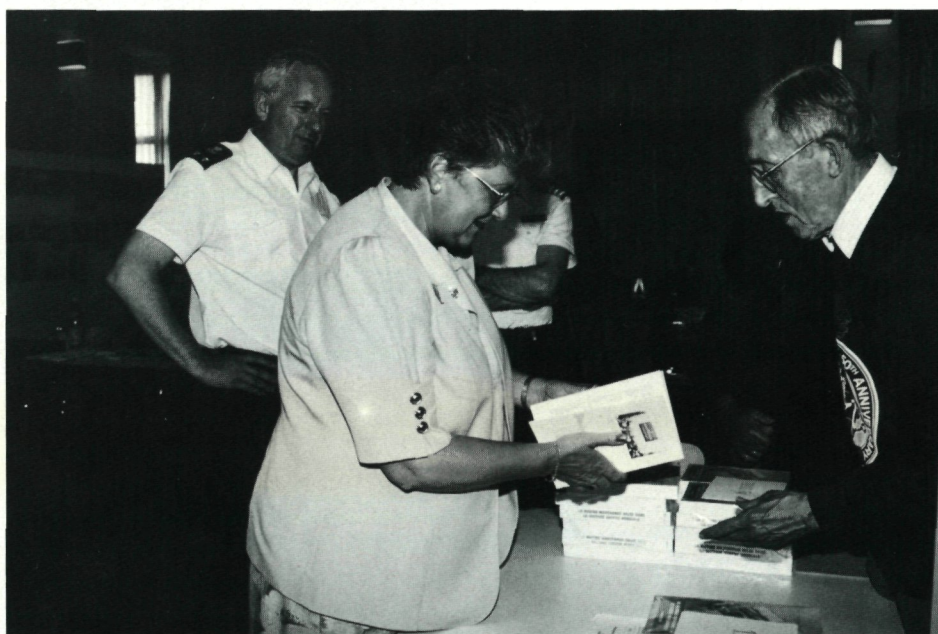
Les navires ouverts au public, les nombreuses attractions et naturellement le beau temps ont fait de ces Journées de la Marine un grand succès. Ce succès est à mettre à l'actif du Comité organisateur et de la Force Navale.





Als eerste stap voor een genormaliseerde samenwerking, het Commandoschip ORP KASZUB, de laatste nieuwe aanwinst van de Poolse Marine, bij zijn aankomst te Zeebrugge.

Une première étape vers des relations normalisées. Le navire de commandement ORP KASZUB, la dernière acquisition de la marine polonaise, à son arrivée à Zeebrugge.



De Heer Roger Machielsen overhandigde zijn boek «De Belgische koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog» aan Mevrouw Dehaene.

Monsieur Roger Machielsen remet un exemplaire de son livre, «La Marine Marchande belge dans la Seconde Guerre Mondiale», à Madame Dehaene.

Dag van de Zeemacht '93

De dag van de Zeemacht die naar jaarlijkse traditie op 20 juli werd gehouden greep dit jaar plaats te Brugge, met een wapenschouwing op de Burg gevolgd door een ontvangst met receptie op het Stadhuis.

De plechtigheid werd bijgewoond door tal van hoogwaardigheidsbekleders waaronder de Minister van Landsverdediging Dhr. L. Delcroix en de Chef van de Generale Staf J. Charlier.

Zelfs de weergoden waren deze maal aan onze zijde.

Les Fastes de la Marine '93

Les Fastes de la Marine, qui ont traditionnellement eu lieu le 20 juillet, se sont déroulés, cette année, à Brugge avec une prise d'armes sur la place du Burg, suivi d'une réception à l'Hôtel de ville.

La cérémonie s'est déroulée en présence de nombreuses personnalités dont le Ministre de la Défense nationale, Monsieur L. Delcroix, et le Chef d'Etat-Major Général, J. Charlier.

Même le ciel nous fût clément en ce jour faste.



Na de gebruikelijke schouwing door de Minister van Landsverdediging was er de toespraak door onze Stafchef Divisieadmiraal W. Herteleer, waarvan hierna integrale tekst:

Mijnheer de Minister uit naam van geheel de Marine heet ik U van harte welkom en dank ik U omdat U het voorzitterschap hebt aanvaard van deze plechtigheid die de Zeemacht toelaat te rapporteren over het afgelopen jaar en haar ook de mogelijkheid biedt zich te bezinnen over de toekomst.

Mijnheer de Generaal Chef van het Militair huis van de Koning, Mijnheer de Generaal Chef van de Generale Staf, Heren Generaals Stafchefs, Mijnheer de Burgemeester van de stad Brugge, Dames en Heren Senatoren en Volksvertegenwoordigers, geachte genodigden; Uw aanwezigheid hier vandaag wordt door de mannen en de vrouwen die

Après le passage en revue des troupes par le Ministre de la Défense nationale, le Chef d'Etat-Major de la Force Navale a prononcé un discours dont nous reproduisons intégralement le texte-ci-dessous:

in onze Marine dienen ten eerste op prijs gesteld omdat zij onze binding onderstreept met de Natie en ook met de andere krijgsmachtdelen.

In het bijzonder groet ik ook de diverse vaderlandse verenigingen, de verenigingen van de reserve en van de oudgedienden van de Zeemacht en heel speciaal, in dit jaar van de 50ste verjaardag van de Slag om de Atlantische Oceaan begroet ik de Belgische Sectie van de Britse Royal Navy.

Het optimisme, dat ontstaan is onmiddellijk na de grote veranderingen in de wereld, heeft plaats gemaakt voor realisme. Wel wordt het meer en meer duidelijk dat de gewapende Oost-West confrontatie waar we ons tientallen jaren op hebben voorbereid nu totaal ondenkbaar is geworden. Maar ook moet worden ingezien dat een internationale wereldorde gegarandeerd en bewaakt door één Supermogenheid niet aan de hedendaagse verwachtingen beantwoordt en vermoedelijk nooit het antwoord zal zijn op de vragen die nu worden gesteld.

Een Internationale rechtsorde die respect afdwingt en aanvaard wordt moet steunen op de wijsheid en de inzet van allen ook van de kleinere naties.

De Zeemacht stelt zich tot doel een instrument van zo'n inzet te willen zijn in de handen van de politieke autoriteit van de Natie om daadwerkelijk bij te dragen tot die betere internationale orde.

Vele jaren hebben we geredeneerd, gepland en getraind in het kader van vaste NAVO scenario's. We kenden het zeegebied waarin we zouden moeten optreden zeer goed en we waren goed voorbereid. Die goede voorbereiding was een belangrijk onderdeel van de afschrikking; afschrikking die doeltreffend heeft gewerkt.

De meer turbulente wereld van vandaag biedt geen vaste scenario's, geeft niet aan wat morgen misschien de operatiezone zal zijn, formuleert ook niet op voorhand duidelijke opdrachten en taken. Geloofwaardige afschrikking kan dus niet meer steunen op staande orders en op reeds sinds lang voorbereide plannen. En toch blijft afschrikking zeer belangrijk want het is zij die per definitie gewapende conflicten voorkomt.

De Zeemacht wil bijdragen tot die moeilijkere afschrikking door soepel inzetbaar te zijn om het even waar en dat met kort pre-advies.

Operaties van vandaag worden gevoerd door militairen terwijl de rest van de natie, terecht, verder geniet van de vreedstijd. Dit heeft belangrijke gevolgen voor wat betreft het al dan niet aanvaarden van risico's. Het is duidelijk dat wanneer geheel België de gevolgen van een oorlogssituatie ondergaat grotere risico's moeten en mogen worden aanvaard.

Wanneer slechts een klein gedeelte van de krijgsmacht wordt ingezet dan wordt vooral het aspect veiligheid van de bemanning belangrijk. Die relatieve veiligheid wordt in de eerste plaats gediend door het professionalisme en het getraind zijn van de ingezette eenheden.

We willen in de Marine ook in de toekomst onze schepen onderwerpen aan een, van ons onafhankelijke operationele evaluatie, niet alleen om te bepalen dat ze doeltreffend hun opdracht kunnen uitvoeren maar ook dat ze het kunnen binnen een aanvaardbare graad van veiligheid.

Duidelijke vooraf bepaalde Commando-structuren met de daaraan gebonden procedures van besluitvorming en onmiddellijk beschikbare verbindingsmiddelen behoren in velen gevallen tot het verleden. Recente operaties in het Midden-Oosten, in Ex-Joegoslavië en in Afrika zagen de vorming van gelegenheidsalliances waaraan enerzijds niet alle NAVO-landen deelnamen en anderzijds werd aan deelgenomen door landen tot ver buiten de NAVO en zelfs ex-leden van het ter ziele gegane WARSCHAU pact.

De schepen van de Zeemacht hebben een lange ervaring in dergelijke internationale samenwerking en we willen die ervaring graag ten dienste stellen voor het ontwikkelen van nieuwe coöperaties niet alleen met andere landen maar ook met andere krijgsmachten.

Voici plus d'un an que nous prenions connaissance de la directive du 3 juillet 1992 par laquelle Monsieur le Ministre de la Défense Nationale nous communiquait les lignes à suivre pour le futur. Il fallait en effet s'adapter à l'évolution géopolitique du monde, aux restrictions budgétaires imposées et à la suppression du service militaire. Malgré son énormité, le défi fut relevé.

C'est ainsi que des structures renouvelées voient le jour après de nombreuses études et de fréquents échanges de vue souvent passionnés mais toujours constructifs;

- la flotte opérationnelle sera ménagée afin de garantir la disponibilité et la sécurité évoquée précédemment,
- le Commandement des Opérations la commandera bientôt plus directement sans les niveaux intermédiaires qui seront supprimés,
- dans le Commandement de l'Instruction priorité absolue sera donnée aux écoles.
- le Commandement logistique sera réorganisé autour de ses unités de production,
- l'Etat-Major de la Force Navale déléguera compétences et responsabilités aux Commandements.

Ceci devrait permettre la réduction des effectifs à terre de près de 50%. On sera de facto confronté à cette réduction par la disparition progressive des miliciens en 1994.

Mais cela ne suffira pas à passer le cap le plus difficile de la fin de 1994 et de 1995. A ce moment, les modifications aux statuts du personnel ne feront pas encore sentir leurs effets ou ne le feront pas suffisamment.

Plus que tout autre chose, il faudra donc adopter une nouvelle mentalité qui devra rendre possible de nouvelles méthodes de travail. Il s'agit en effet de garantir une productivité presque équivalente.

A la Marine nous sommes tous d'une manière ou d'une autre clients les uns des autres. Il convient donc de rechercher dans cette relation client-fournisseur une amélioration sensible de la qualité.

Il ne s'agira pas d'identifier son fournisseur pour exiger des meilleurs services de sa part mais il y aura plutôt lieu d'identifier son ou ses clients pour leur demander comment leur rendre des meilleurs services.

L'avenir à moyen terme peut être envisagé avec confiance. Les investissements nécessaires au renforcement de la capacité défensive des frégates ainsi qu'au renouvellement des dragueurs de mines, qui datent des années cinquante, ont été autorisés.

Nous serons donc capables d'exercer jusqu'au début du siècle prochain les deux tâches qui nous sont propres à savoir: la lutte anti-sous-marine et la lutte contre des mines.

Mijnheer de Minister, U bent als politiek verantwoordelijke van de Natie onze belangrijkste cliënt.

In de afgelopen twaalf maand hebben de fregatten WESTHINDER en WESTDIEP gedurende 193 dagen deelgenomen aan de embargo controle in het kader van de acties ondernomen door de WEST EUROPESE UNIE naar aanleiding van de gebeurtenissen in EX-JOEGOSLAVIE. Gedurende dezelfde periode is de ZINNIA tot nu 211 dagen ingezet ter ondersteuning van de eenheden van de Landmacht die in Somalië resoluties van de Verenigde Naties helpen waarmaken.

Daarnaast hebben de bemanningen van de schepen in actieve dienst op alle gebied een voldoende niveau behaald en behouden en dit zowel in de onderzeebootbestrijding als in de mijnenbestrijding; bewijze hiervan de scores behaald tijdens de operationele evaluaties in binnen en buitenland.

Ook voor de toekomst, Mijnheer de Minister, kunt U op de marine rekenen.

Dank U

De toespraak werd gevolgd door een eedaflegging en uitreiking van eervolle onderscheidingen.

Volgende militairen legden de eed af:

2VZ/KRO J. Desmedt

2MR/KGOO P. Cornez

2MR/KROO S. Vanden Abeele

1MT/BV M. Hebb

De volgende eervolle onderscheidingen werden uitgereikt:

Kruis van Officier in de Kroonorde

KVK Ph. Menu

Kruis van Ridder in de Kroonorde

1OM A. Desmedt

Zilveren Palmen in de Kroonorde

KMT M. Vanhaecke

KMT R. Collart

De plechtigheid werd afgesloten met het defilé van de detachementen onder het bevel van de Fregatkapitein R. Defer.

Ce discours fût suivi par les prestations de serment et la remise de distinctions honorifiques.

Les militaires suivants ont prêté serment:

2EV/COR J. Desmet

2MR/CSOR P. Connez

2MR/CSOR S. Vanden Abeele

1MT/CV M. Hebb

Les distinctions honorifiques suivantes furent décernées

Croix d'Officier dans l'Ordre de la Couronne

CPC Ph. Menu

Croix de Chevalier dans l'Ordre de la Couronne

1MP A. Desmedt

Palmes d'Argent dans l'Ordre de la Couronne

QMT Vanhaecke

QMT R. Collart

La cérémonie fût cloturée par le défilé des troupes de Marine placé sous le commandement du Capitaine de Frégate R. Defer.



MET RUST

Hiernavolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hun alvast veel succes toe.



COM. J. CEUX



KTZ G. KNOCKAERT



FKP G. SAILLE



ILV F. SMAGGHE



ILZ G. MAES



ILZ E. VANKERSCHAUER

MISE A LA PENSION

Les Officiers, Sous-Officiers et Quartier-mâtres repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

ILV C. DETHY
10M M. LAGAUW
1MP A. DEMPTINNE
1MP G. RUBAY
1MC W. DEWEERDT
1MC K. VANHOOREN
MTR J. DARTE
KMT J. MOENS
QMT Y. SIMONART

MET LEEDWEZEN MELDEN WIJ U HET OVERLIJDEN VAN

C'EST AVEC BEAUCOUP DE REGRETS QUE NOUS VOUS FAISONS PART DU DÉCÈS DE



10M (b.d.) R. WALGRAEVE

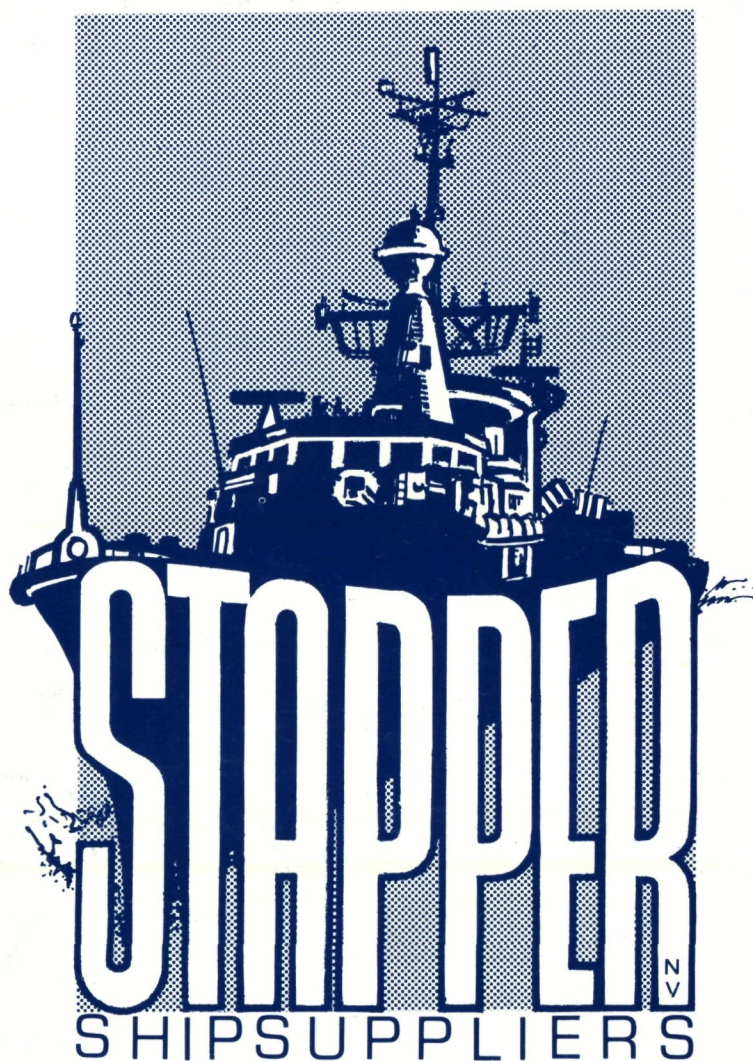
Dhr. R. MARCHAND
10M (b.d.) E. ALLAERTS
1MC (b.d.) G. HUDDERS
1MC (b.d.) G. PRAET

WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ALDERWEIRELDT E., Erefregatkapitein - WILRIJK
BAERT H. - HASSELT
BECQUAERT E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - BER-
CHEM
BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
BLAUWET R. - ASSEBROEK
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGH S. B. Eerste Meester - BREDENE
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE
COLLETTE J.M. Premier Maître Chef - OOSTENDE
COURTENS F. Oppermeester - OOSTENDE
DE CLOEDT J.J. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. (Hre)-
BRUXELLES
DECORTE B. - OOSTENDE
DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R)- WATER-
LOO
DEMEULEMEESTER F. - ST. MICHIELS
DEMEYERE J. Kapitein v.h. Vliegwezen (MAB) - STER-
REBEEK
DEMOULIN G. Capitaine de Frégate (R) - OVERIJSE
DEMULDER A. - GENT
DEROO J. - GENT
DESAEGER R. Capitaine de Frégate - BRUXELLES
DESMET R. Eerste Meester Chef (b.d.) - ANTWERPEN
DE TREMMERIE G. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OU-
DENBURG
D'HAeyer H. - CONNEUX
DHONDT A. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
DIELS M. - WEMMEL
DUGARDEIN H. - ZEEBRUGGE
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT F. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ANHEE
ENEMANS S. - OOSTENDE
FRANCKX M. Colonel (e.r.) - BRUXELLES
FREYS Ch. Lieutenant Colonel d'Administration (e.r.) -
OOSTENDE
GELDOLF M. - HASSELT
GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES
GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
GRYSPEERT P. - BRUGGE
HEILMAN Ch. - OOSTENDE
HERTELEER W. Divisieadmiraal - OOSTENDE
HESPEL A. - BRUXELLES
HESSENS F. - ANTWERPEN
HEYNNEN Ph. - BRASSCHAAT
HOOGEWYS J. - BRUXELLES
HOUEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de 1re
Cl. (Hre) - BINCHE
INES N.V. - WILRIJK
KEUTGEN A. Capitaine de Frégate (e.r.) - MESSANCY
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LEBEGUE R. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
LEJUSTE R. - RENAIX
LITIERE J. Fregatkapitein - GISTEL
LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL
LUYTEN L. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WILRIJK
MARINEVERBROEDERING ZM W.-VL. - OOSTENDE

MASQUELIN D. - BRUXELLES
MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE
MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
MATTON R. Geneesheer-Kolonel (b.d.) - OOSTENDE
MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWER-
PEN
MEULEMANS J. - GEEL
MICHELSENS M. Erekwartiermeester - ST. ANDRIES
MORANDI M. - CHATELET
MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXEL-
LES
NACHTERGAELE G. - BERCHEM
NAUDTS J. - OOSTAKKER
NVOZMK - GEEL
PEETERS A. - ST. NIKLAAS
PINTELON J. Korvetkapitein (R) - LENNIK
PIRONGS P. - TONGEREN
POULLET E. Vice-Admiraal (b.d.) - BRUGGE
PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) -
HALTINNE
RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
REMY F. - LANEFFE
ROGIERS M. - BRUXELLES
ROHDE & SCHWARZ BELGIUM - ZAVENTEM
ROYAL YACHT CLUB de BRUXELLES - BRUXEL-
LES
SACRE A. Kwartiermeester (b.d.) - BEVEREN-WAAS
SAUVAGE E. - BERCHEM
SAUWEN J. - BRUXELLES
SCHAUVLIEGE G. Oppermeester (b.d.) - MEISE
SEBRECHTS M. Enseigne de Vaisseau - OOSTENDE
SERGEANT J. - EEKLO
STEVENS J. - KOKSIJDE
STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL
TENNECO BELGIUM N.V. - ANTWERPEN
TERMOLLE P. - BINCHE
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THYS R. - EDEGEM
TILKIN A. - BRUXELLES
VAN BELLINGHEN - BRAINE L'ALLEUD
VAN BOGAERT H. Kapitein Geneesheer - BREDENE
VANDERWAL J. - OOSTENDE
VAN ESSCHE R. - LONGEVILLE
VAN EYLL B. - HASSELT
VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl (R) - ANT-
WERPEN
VAN HECKE P. - KAPRIJKE
VAN HECKE L. - VILVOORDE
VANHEE H. - LEFFINGE
VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE
VAN DEN BULCK P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANT-
WERPEN
VAN DEN BLUCKE S. - EVERBERG
VAN DER STAPPEN R. - KEERBERGEN
VERSCHOORIS M. - BRUXELLES
VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN
VRIEND. GEPENSION. ZEEMACHT - OOSTENDE
WARNAUTS P. Capitaine de Corvette - BRUGGE
WAUTERS L. - HOESEL
WOUTERS J. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE

Afgesloten op datum van: 25 Aug. 1993
Clôturé à la date du: 25 Août 1993



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 71 72